

STUDI PENGEMBANGAN SISTEM JARINGAN JALAN KABUPATEN KEPULAUAN SULA

(Studi Kasus Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula)

SKRIPSI

Oleh

ANSAR ANWAR BSH.K

STMABUK. 45 11 042 095



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2016

STUDI PENGEMBANGAN SISTEM JARINGAN JALAN KABUPATEN KEPULAUAN SULA

(Studi Kasus Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula)

SKRIPSI

Oleh

ANSAR ANWAR BSH.K

STMABUK. 45 11 042 095



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2016

STUDI PENGEMBANGAN SISTEM JARINGAN JALAN

KABUPATEN KEPULAUAN SULA

(Studi Kasus Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik (S.T.)

UNIVERSITAS

BOSOWA

Oleh

ANSAR ANWAR BSH.K

STMABUK. 45 11 042 095

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

2016

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan surat keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor :A.52/SK/FT/UNIBOS/III/2016 pada tanggal 16 Maret 2016 tentang PANITIA DAN PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA, maka :

Pada Hari/Tanggal : 17 Maret 2016
Nama : Ansar Anwar Bsh. K
Nomor Pokok : 45 11 042 095


Telah di terima dan disahkan panitia ujian Skripsi Sarjana Negara Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, telah di pertahankan dihadapan tim penguji Ujian Skripsi Sarjana Negara dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Negara jenjang Strata Satu (S-1), pada Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

TIM PENGUJI

Ketua : Dr. Ir. Murshal Manaf, MT. 
Sekretaris : Dra. Umi Salamah, M.STr 
Anggota : Nursyam Aksa, ST., M.Si 
: S. Kamran Aksa, ST., MT 

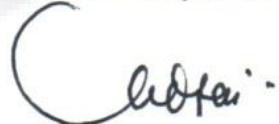
Disahkan :

Dekan
Fakultas Teknik


Dr. Hamsina, ST., M.Si
NIDN: 0924067601

Diketahui :

Ketua Prodi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Jufriadi, ST., M.SP
NIDN: 0931016802

HALAMAN PENGESAHAN

STUDI PENGEMBANGAN SISTEM JARINGAN JALAN KABUPATEN KEPULAUAN SULA


Disusun dan diajukan oleh

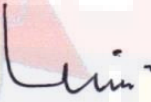
ANSAR ANWAR BSH.K
STMABUK. 45 11 042 095

UNIVERSITAS
Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Ir. Murshal Manaf, MT.
NIDN: 0929086702



Dra. Umi Salamah, M.STR.
NIDN: 0951015201

Menyetujui

Dekan
Fakultas Teknik

Ketua Prodi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Dr. Hamsina, ST., M.Si
NIDN: 0924067601


Jufriadi, ST., M.SP
NIDN: 0931016802

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Mahasiswa : Ansar Anwar Bsh. K

Stambuk : 45 11 042 095

Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi yang saya tulis ini adalah hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengandaan tulisan atau hasil pikiran orang lain. Bila di kemudian hari terjadi atau ditemukan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini merupakan hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Maret 2016

Penulis

Ansar Anwar Bsh. K

ABSTRAK

Ansar Anwar Bsh. K. Studi Pengembangan Sistem Jaringan Jalan Kabupaten Kepulauan Sula (dibimbing oleh Murshal Manaf dan Umi Salamah).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sistem jaringan jalan di wilayah Pulau Sulabesi serta untuk merumuskan konsep dan strategi pengembangan sistem jaringan jalan di wilayah Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula.

Penelitian ini menggunakan analisis data secara kuantitatif. Analisis data yang digunakan secara kuantitatif yaitu menggunakan **pendekatan analisis deskriptif kualitatif** untuk mengetahui kondisi sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula. Analisis data yang digunakan secara kualitatif lainnya yaitu menggunakan **pendekatan alat analisis SWOT** yang menguraikan kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman pada jaringan jalan yang termasuk dalam pengembangan sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula.

Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi jaringan jalan yang ada di Pulau Sulabesi belum sepenuhnya dapat melayani aksesibilitas serta aktifitas dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat. Sehingga dalam analisis strategi pengembangan yang dilakukan, jaringan jalan Pulau Sulabesi berada pada kuadran I (pengembangan dan pertumbuhan) dengan menggunakan *strategi* SO. Yang mana meliputi, dapat terciptanya kelancaran aksesibilitas jaringan jalan antara ibukota kabupaten dengan wilayah-wilayah kecamatan di pulau sulabesi, serta dapat mendorong peningkatan perekonomian dan pendapatan masyarakat dalam memanfaatkan sektor-sektor sumberdaya alam yang ada di Pulau Sulabesi.

Kata kunci : Jaringan Jalan, Strategi Pengembangan, Pulau Sulabesi.

KATA PENGANTAR



Assalamu' Alaikum Wr. Wb

Puji dan syukur senantiasa penulis panjatkan kehadirat Ilahi Rabbi, karena atas berkat Rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penyusunan Skripsi ini dapat terselesaikan dengan Judul “**Studi Pengembangan Sistem Jaringan Jalan Kabupaten Kepulauan Sula**”. Tugas akhir ini merupakan salah satu syarat yang wajib dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjanaan STRATA SATU (S-1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar dan merupakan salah satu proses akhir dari kegiatan pembelajaran di Universitas pada umumnya dan jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota pada khususnya.

Penulis menyadari telah mengerahkan segala kemampuan dan usaha, namun sebagai manusia biasa yang tak luput dari salah dan lupa serta keterbatasan pengetahuan yang penulis miliki, masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan dari tugas akhir ini.

Oleh karenanya, dengan rasa tulus dan ikhlas, selayaknyalah penulis menghanturkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak **Dr. Ir. Murshal Manaf, MT.** selaku Pembimbing I, dan Ibu **Dra. Umi Salamah, M.STr.** selaku pembimbing II. Yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran serta kesabaran dalam memberikan bimbingan kepada penulis sejak awal penulisan Skripsi ini hingga selesai.
2. Ibu **Dr. Hamsina, ST., M.Si,** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak **Ir. Jufriadi, M.SP,** selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota pada Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

4. Seluruh dosen yang mengampu mata kuliah pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa Makassar.
5. Bapak dan Ibu Staf pengajar serta karyawan (i) fakultas teknik dan jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar, terima kasih atas segala bimbingan, didikan dan bantuan selama penulis menuntut ilmu di bangku perkuliahan sejak awal hingga selesai.
6. Pihak instansi pemerintah Kabupaten Kepulauan Sula yang telah memberikan bantuan selama proses penyusunan tugas akhir ini.
7. Terkhusus penulis menghanturkan terima kasih yang setulus dan sedalam-dalamnya kepada Aba, Ma dan kakak-kakak terbaik ku beserta ipar yang begitu besar memberikan cinta dan kasih sayangnya, memberikan kepercayaan, motivasi, nasehat dan doa yang tiada henti-hentinya, tak lupa pula kedua putri Frozen (Nazwa dan Nazirah) yang selalu memberi dan menghiasi rumah dengan tingkah-tingkah lucu mereka.
8. Saudara-saudara seperjuanganku **Planologi angkatan 2011** yang begitu banyak memberikan dorongan, semangat dan masukan sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir ini.
9. Kepada seluruh senior-senior yang telah memberikan semangat serta masukan baik dalam proses perkuliahan maupun sampai pada tahap penyelesaian tugas akhir ini.

Akhir kata semoga ALLAH SWT senantiasa melimpahkan berkah dan Rahmat-Nya kepada kita semua dan orang-orang yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan Skripsi ini, Amien.

Wassalamu Alaikum Wr. Wb

Makassar, Maret 2016

ANSAR ANWAR BSH.K

DAFTAR ISI

LEMBARAN PENGESAHAN	i
HALAMAN PENERIMAAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	5
1. Tujuan Penelitian	5
2. Manfaat Penelitian	6
D. Ruang Lingkup Penelitian	6
1. Ruang Lingkup Wilayah	6
2. Ruang Lingkup Materi.....	6
E. Sistematika Pembahasan	7
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Kota	10
B. Pengertian Perkembangan Kota	13
C. Faktor-Faktor Penyebab Perkembangan Kota	16
D. Peran Kota Sebagai Pusat Pertumbuhan.....	17
E. Teori Pembentukan Kota.....	20
F. Fungsi dan Permasalahan Pusat Kota	23
1. Fungsi Pusat Kota.....	23
G. Pengertian Jalan	24

H. Sistem Transportasi Perkotaan	27
I. Konsep Interaksi Tata Guna Lahan – Sistem Jaringan Transportasi	29
J. Sistem Jaringan Transportasi Jalan	32
K. Peran Jaringan Jalan	33
L. Sistem Jaringan Jalan	34
1. Dua Macam Sistem Jaringan Jalan Di Indonesia (Menurut Peranan Pelayanan Jasa Distribusi)	34
2. Pengelompokan Jalan Menurut Peranan (Berdasarkan fungsi jalan)	35
M. Pola Jaringan Jalan Perkotaan	39
1. Model Jaringan Linier.....	39
2. Model Jaringan Ring Radial.....	40
3. Model Jaringan Kisi-Kisi (Grid)	41
N. Kerangka Pikir	42

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	44
B. Lokasi Penelitian	45
C. Variabel Penelitian	46
D. Jenis Dan Sumber Data	46
1. Jenis Data.....	46
2. Sumber Data.....	47
E. Teknik Pengumpulan Data	48
F. Teknik Analisis Data	48
1. Analisis Deskriptif Kualitatif	48
2. Analisis Deskriptif Kualitatif (Analisis SWOT).....	49
a. Matriks Analisis SWOT	49
b. Analisis Matriks Faktor Strategi Internal dan Eksternal (IFAS - EFAS).....	50

c. Analisis Matriks Nilai Skor Faktor Strategi Internal dan Eksternal (IFAS - EFAS).....	51
d. Analisis Kuadran.....	52

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula.....	54
1. Aspek Fisik Dasar Wilayah	57
a. Topografi	57
b. Kemiringan Lereng	58
c. Geologi dan Geomorfolog	59
d. Iklim dan Curah Hujan	61
e. Suhu dan Keadaan Angin.....	62
f. Hidrologi	63
g. Oseanografi.....	64
2. Kependudukan.....	65
a. Pertumbuhan Penduduk.....	66
b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk	67
c. Komposisi Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin	68
d. Komposisi Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur	69
e. Struktur Ketenagakerjaan.....	70
B. Potensi Sumberdaya Alam.....	72
1. Sektor Pertanian	72
2. Sektor Perkebunan	78
3. Sektor Perikanan	80
4. Sektor Peternakan	82
5. Sektor Pariwisata.....	83
C. Sistem Jaringan Jalan Pulau Sulabesi (Kota Sanana)	84
1. Fungsi dan Kondisi Jaringan Jalan	86
a. Jalan Kolektor Primer (JKP)	88
1) Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1).....	88

2) Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2).....	92
3) Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4).....	95
b. Jalan Lokal Primer (JLP)	100
c. Jalan Lingkungan Primer (JLing-P)	102
D. Analisis Keterkaitan Jaringan Jalan Dengan Potensi Sumberdaya Alam Pulau Sulabesi	106
E. Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Pulau Sulabesi.....	112
1. Jaringan Jalan Pulau Sulabesi.....	112
a. Analisis Faktor-Faktor Internal dan Eksternal (IFAS-EFAS) ...	113
b. Analisis Nilai Faktor-Faktor Internal dan Eksternal (IFAS- EFAS)	114
c. Analisis Kuadran.....	115

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan	119
B. Saran	120

DAFTAR PUSTAKA

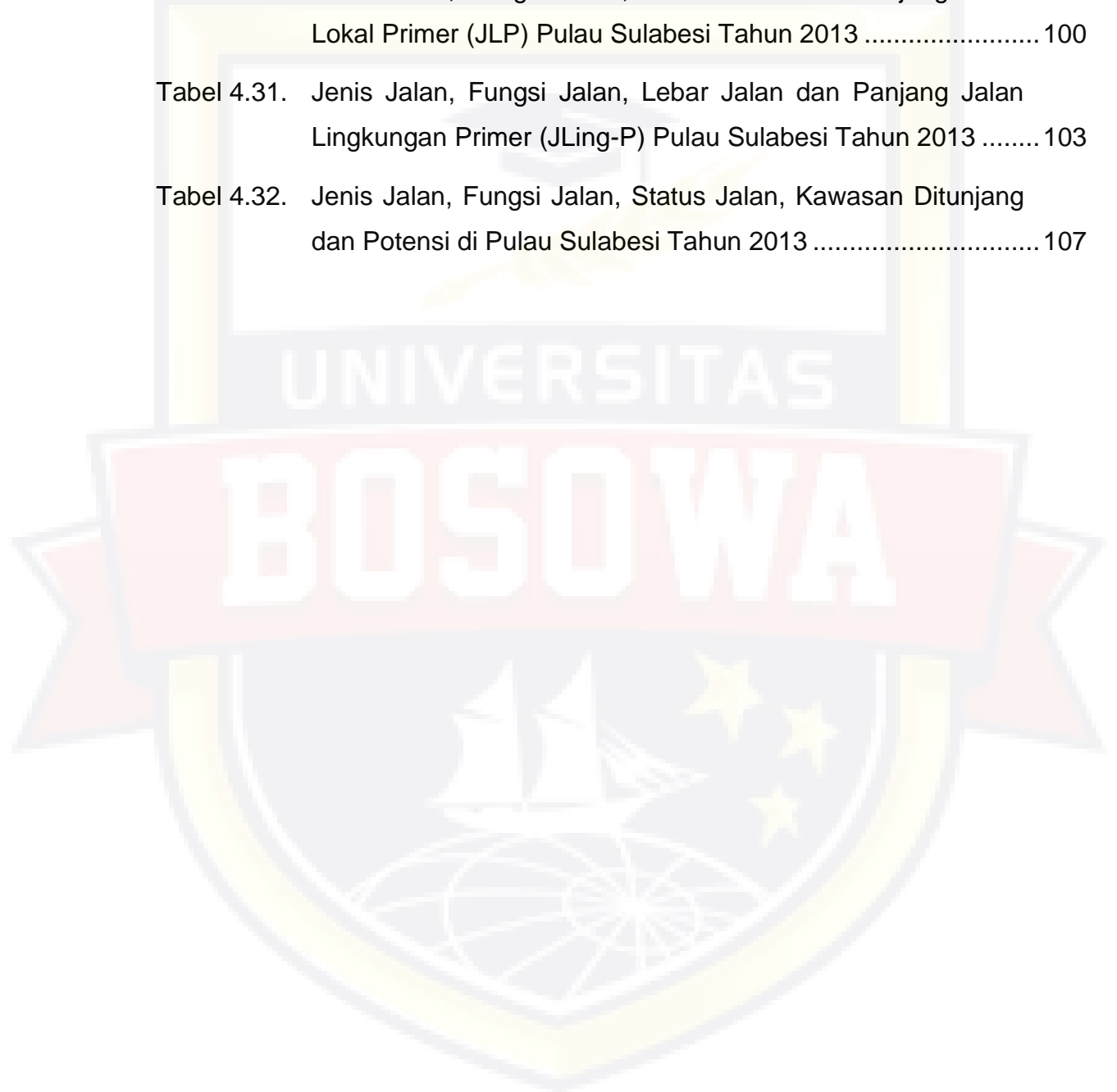
DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan	37
Tabel 4.1.	Administrasi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula	55
Tabel 4.2.	Kelas Ketinggian Kabupaten Kepulauan Sula	58
Tabel 4.3.	Kelas Kelerengan Kabupaten Kepulauan Sula	59
Tabel 4.4.	Keadaan Geologi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula	60
Tabel 4.5.	Klimatologi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula	62
Tabel 4.6.	Suhu dan Keadaan Angin di Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula.....	63
Tabel 4.7.	Banyaknya Keluarga yang Tinggal di Bantaran Sungai yang Melintasi Kecamatan di Kabupaten Kepulauan Sula 2013	64
Tabel 4.8.	Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2010-2013	67
Tabel 4.9.	Kepadatan Penduduk Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013.....	68
Tabel 4.10.	Komposisi Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013	69
Tabel 4.11.	Komposisi Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur di Kabupaten Kepulauan Sula Tahun 2013	70
Tabel 4.12.	Pekerja Umur 15 Tahun Ke Atas menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013	71
Tabel 4.13.	Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Padi (Padi Sawah dan Padi Ladang) menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013.....	73
Tabel 4.14.	Luas Panen, Produksi, serta Produktivitas Jagung dan Kacang Kedelai menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi tahun 2013	74

Tabel 4.15.	Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Kacang Tanah menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi 2013.....	75
Tabel 4.16.	Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Ubi Kayu dan Ubi Jalar menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013	76
Tabel 4.17.	Luas Panen, Produksi, dan Rata-Rata Produksi Sayuran menurut Komoditi di Pulau Sulabesi, 2012	77
Tabel 4.18.	Luas Panen, Produksi, dan Rata-Rata Produksi Sayuran menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013	78
Tabel 4.19.	Luas Lahan Tanaman Perkebunan di Pulau Sulabesi (ha), 2012.....	79
Tabel 4.20.	Produksi Tanaman Perkebunan di Pulau Sulabesi (Ton), 2012	79
Tabel 4.21.	Perkembangan Produksi Hasil Perikanan Dirinci Menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2011 – 2013 (Ton).....	81
Tabel 4.22.	Perkembangan Produksi Hasil Perikanan menurut Jenis Ikan di Pulau Sulabesi, 2011 – 2013	81
Tabel 4.23.	Populasi Ternak Menurut Jenis di Pulau Sulabesi, 2013 (Ekor).....	82
Tabel 4.24.	Populasi Unggas Menurut Jenis di Pulau Sulabesi, 2013 (Ekor)	82
Tabel 4.25.	Jumlah Hotel / Penginapan dan Kamar di Pulau Sulabesi Menurut Kecamatan, 2013.....	83
Tabel 4.26.	Keberadaan Objek Wisata Di Pulau Sulabesi, 2013	84
Tabel 4.27.	Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) Pulau Sulabesi Tahun 2013.....	89
Tabel 4.28.	Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2) Pulau Sulabesi Tahun 2013	92

Tabel 4.29. Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) Pulau Sulabesi Tahun 2013.....	96
Tabel 4.30. Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Lokal Primer (JLP) Pulau Sulabesi Tahun 2013	100
Tabel 4.31. Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Lingkungan Primer (JLing-P) Pulau Sulabesi Tahun 2013	103
Tabel 4.32. Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Status Jalan, Kawasan Ditunjang dan Potensi di Pulau Sulabesi Tahun 2013	107



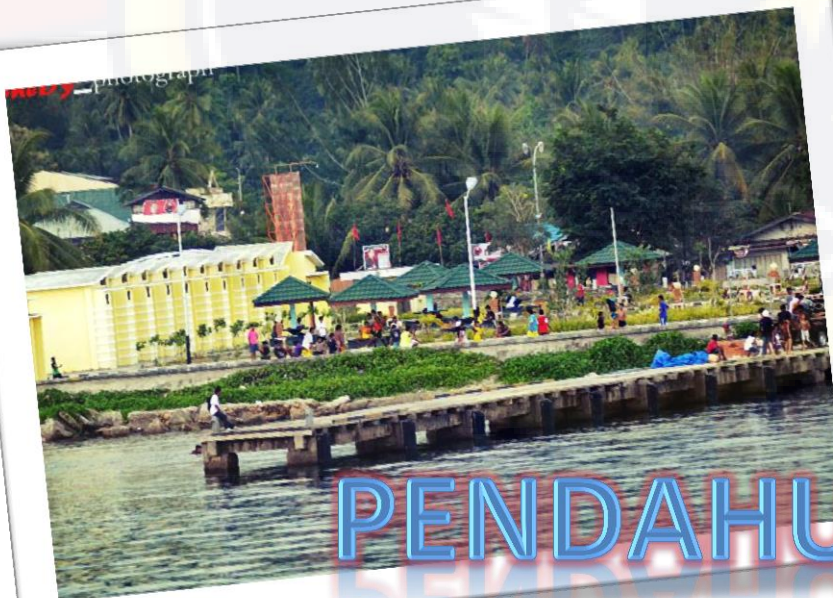
DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Model Jaringan Linier	39
Gambar 2.2.	Model Pola Jaringan Jalan Ring	41
Gambar 2.3.	Model Jaringan Kisi-Kisi (GRID)	42
Gambar 2.4.	Kerangka Pikir	43
Gambar 4.1.	Peta Administrasi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula	56
Gambar 4.2.	Peta Kondisi Eksisting Jaringan Jalan Pulau Sulabesi	85
Gambar 4.3.	Peta Jaringan Jalan Berdasarkan Fungsi	87
Gambar 4.4.	Peta Jaringan Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1)	90
Gambar 4.5.	Dokumentasi Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1)	91
Gambar 4.6.	Peta Jaringan Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)	93
Gambar 4.7.	Dokumentasi Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)	95
Gambar 4.8.	Peta Jaringan Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4)	97
Gambar 4.9.	Dokumentasi Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4)	99
Gambar 4.10.	Peta Jaringan Jalan Lokal Primer (JLP)	101
Gambar 4.11.	Dokumentasi Jalan Lokal Primer (JLP)	102
Gambar 4.12.	Peta Jaringan Jalan Lingkungan Primer (JLing-P)	104
Gambar 4.13.	Dokumentasi Jalan Lingkungan Primer (JLing-P)	105
Gambar 4.14.	Peta Jaringan Jalan dan Potensi Sumberdaya Alam	109
Gambar 4.15.	Analisis Kuadran Jaringan Jalan	115



UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB I

PENDAHULUAN

Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian,
Ruang Lingkup Penelitian Dan Sistematika Pembahasan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi dan perkembangan kota merupakan hal yang sangat erat hubungannya. Dikarenakan dalam perkembangan kota haruslah memiliki transportasi yang mendukung. Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas yang dilakukan maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana bahan tersebut yang semula kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar. Peningkatan produktivitas, karena transportasi ini merupakan motor utama penggerak kemajuan ekonomi. Ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang transportasi yang memadai dan lancar. Seperti halnya negara-negara maju, mereka memiliki transportasi yang mendukung dalam setiap aktivitas yang mereka lakukan. Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen. Sehingga transportasi dan perkembangan kota memiliki dimensi persoalan dengan rentang

yang luas dan kompleks.

Masing-masing wilayah memiliki potensi, kondisi dan karakteristik yang sangat berbeda-beda satu sama lain. Jaringan transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan menentukan dalam melayani kelancaran lalu lintas angkutan barang dan manusia serta interaksi pembangunan dalam lingkup satu wilayah dan antar wilayah. Oleh karena itu, ketersediaan infrastruktur harus mampu melayani permintaan akan jasa transportasi dan mampu memenuhi kebutuhan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan pembangunan wilayah. (Adjisasmita S. A. 2012 : 41-43)

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Sistem jaringan transportasi dapat dilihat dari segi efektivitas, dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi.

Oleh karena itu, pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Pergerakan ekonomi, jaringan distribusi dan sistem logistik barang dan jasa di Indonesia masih sangat tergantung pada sistem

jaringan jalan.

Jaringan jalan merupakan salah satu elemen dari suatu jaringan transportasi wilayah perkotaan secara keseluruhan. Untuk pelayanan sistem transportasi kota besar sebaiknya dengan multi-moda, karena mencoba memanfaatkan keunggulan masing-masing moda.

Peranan jaringan jalan sangat penting yaitu untuk dilalui oleh moda transportasi yang mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat asal menuju ketempat tujuan. Lalulintas pergerakan muatan dari daerah-daerah asal menuju daerah-daerah tujuan harus diatur secara efektif dan efisien, dalam arti pelayanan transportasi dapat terlaksana secara lancar, aman dan tidak mengalami kendala yang berarti.

Peran dari pentingnya jaringan jalan juga tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan yang diatur dalam Bab II Pasal 3 ayat 2 disebutkan bahwa: Pengadaan jalan diarahkan untuk memperkokoh kesatuan wilayah nasional sehingga menjangkau daerah terpencil. Berdasarkan isi pasal tersebut diartikan bahwa pembangunan jalan diarahkan serta dimaksudkan untuk membebaskan daerah tertentu dari keterisoliran, yang bertujuan untuk memberikan kesempatan pergerakan manusia, barang dan jasa semakin tinggi intensitasnya.

Tinjauan terhadap jaringan jalan sudah sejak lama menjadi perhatian dan pembahasan para ahli perencanaan dan perancang

perangkutan. Tinjauan terhadap jaringan jalan tersebut sangat penting sebagai langkah awal untuk menggambarkan keadaan pelayanan sistem perangkutan itu sendiri. Morlok menjelaskan bahwa jaringan jalan merupakan suatu konsep matematis yang dapat memberikan informasi secara kuantitatif mengenai hubungan antara sistem perangkutan dengan sistem lainnya (Morlok, 1995:94).

Berdasarkan PP No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki (PP No. 34 Tahun 2006, pasal 1, ayat 11).

Kota Sanana adalah Ibukota Kabupaten Kepulauan Sula Provinsi Maluku Utara yang dimekarkan berdasar Surat Keputusan Presiden Nomor 1 Tahun 2003. Kepulauan Sula merupakan salah satu pulau di Maluku Utara yang memiliki potensi sumber daya alam dari berbagai sektor yang cukup melimpah, baik di sektor pertanian, kehutanan, perikanan dan kelautan maupun potensi pariwisata. Potensi sumber daya alam yang sangat besar tersebut dalam usaha pemanfaatannya belum optimal, berbagai permasalahan pemanfaatan potensi sumber daya alam tersebut di pengaruhi oleh ketersediaan sistem jaringan transportasi diantaranya sistem jaringan jalan yang belum maksimal. Sehingga untuk mempercepat laju pembangunan daerah yang lebih baik akan sangat sulit tanpa dukungan pelayanan transportasi yang baik dan handal. Akibat terbatasnya pelayanan

transportasi yang ada, potensi sektor-sektor sumberdaya alam yang ada akan tetap tersimpan sebagai potensi yang sulit untuk dikembangkan lebih lanjut. Selain itu kinerja-kinerja pelayanan transportasi yang rendah juga akan menghambat upaya pemerataan pembangunan daerah.

Mengacu pada uraian dan kenyataan sebagai mana dijelaskan di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian berkaitan dengan hal tersebut dengan judul “***Studi Pengembangan Sistem Jaringan Jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula***”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang dikemukakan di atas, maka pokok permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula ?
2. Bagaimana konsep dan strategi pengembangan sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula ?

C. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui kondisi sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula.

- b. Untuk merumuskan konsep dan strategi pengembangan sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah :

- a. Dapat menjadi masukan dan referensi dalam pengembangan Kota Sanana Kabupaten Kepulauan Sula khususnya di sektor transportasi dalam menunjang pengembangan Kota Sanana di masa yang akan datang.
- b. Dapat memberikan sumbangsi pemikiran kepada Pemerintah Kabupaten Kepulauan Sula khususnya Pemerintah Kota Sanana terkait dengan penyusunan kebijakan dan strategi pengembangan sistem jaringan jalan di Kota Sanana Kabupaten Kepulauan Sula di masa yang akan datang
- c. Dapat dijadikan bahan masukan bagi peneliti selanjutnya, terutama menyangkut kasus-kasus system jaringan jalan dalam pengembangan kota.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Untuk memperjelas arah dari rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas adapun lingkup batasan dalam penelitian ini meliputi;

1. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah pada penulisan ini di fokuskan di seluruh wilayah Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula.

2. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi dalam penelitian ini meliputi;

- a. Menguraikan gambaran umum Kabupaten Kepulauan Sula.
- b. Menguraikan gambaran umum Kota Sanana Kabupaten Kepulauan Sula.
- c. Kajian terhadap kondisi aspek fisik dasar wilayah Kota Sanana.
- d. Kajian terhadap kondisi aspek kependudukan Kota Sanana.
- e. Kajian terhadap potensi sumberdaya alam Pulau Sulabesi.
- f. Kajian terhadap jaringan jalan internal (sistem sekunder) dalam kota yang meliputi;
 - 1) Arteri sekunder
 - 2) Kolektor sekunder
 - 3) Lokal sekunder
 - 4) Lingkungan sekunder
- g. Kajian terhadap jaringan jalan primer yang melalui wilayah kota yang meliputi;
 - 1) Arteri primer
 - 2) Kolektor primer
 - 3) Lokal primer
 - 4) Lingkungan primer

E. Sistematika Pembahasan.

Sistematika dalam penulisan ini merupakan urutan-urutan dalam rangkaian penyusunan penulisan dengan tujuan agar pembaca mudah mengenal dan mengetahui bagian-bagian penulisan. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bagian ini menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bagian ini menguraikan tentang pengertian kota, peran kota sebagai pusat pertumbuhan, teori pembentukan kota, teori struktur kota, fungsi dan permasalahan pusat kota, teori pusat pelayanan, pengertian jalan, system transportasi perkotaan, konsep interaksi tata guna lahan – sistem jaringan transportasi, sistem jaringan transportasi jalan, peran jaringan jalan, sistem jaringan jalan, pola jaringan jalan perkotaan serta kerangka pikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bagian ini menguraikan tentang jenis penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data serta teknik analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini diuraikan tentang gambaran umum wilayah Kabupaten Kepulauan Sula, gambaran umum wilayah Kota Sanana, potensi sumberdaya alam, sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi, analisis keterkaitan jaringan jalan dengan

potensi sumberdaya alam Pulau Sulabesi serta strategi pengembangan jaringan jalan Pulau Sulabesi.

BAB V Penutup

Pada bagian ini menguraikan tentang kesimpulan dan saran.





UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Kota, Peran Kota Sebagai Pusat Pertumbuhan, Teori Pembentukan Kota, Teori Struktur Kota, Fungsi dan Permasalahan Pusat Kota, Teori Pusat Pelayanan, Pengertian Jalan, System Transportasi Perkotaan, Konsep Interaksi Tata Guna Lahan, Sistem Jaringan Transportasi, Sistem Jaringan Transportasi Jalan, Peran Jaringan Jalan, Sistem Jaringan Jalan, Pola Jaringan Jalan Perkotaan serta Kerangka Pikir.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

F. Pengertian Kota

Menurut Poernomosidi dalam (Raharjo : 51,52), Kota adalah suatu simpul jasa distribusi atau sebagai *Growth Genre*. Suatu kota tumbuh dan berkembang sesuai dengan potensial dan masalah yang ada dikota tersebut. Maupun daerah hinterlandnya. (daerah belakangannya) dalam suatu interaksi yang berimbang. Berkembangnya suatu kota lebih banyak dipengaruhi oleh fungsi yang diemban oleh kota itu sendiri, sebagai simpul jasa dan distribusi sehingga harus didukung dengan kegiatan dan aktifitas perkotaan berupa:

- a. Pusat kegiatan perkantoran dan pelayanan jasa
- b. Pusat kegiatan perdagangan dan transportasi
- c. Pusat kegiatan pelayanan sosial ekonomi
- d. Penunjang permukiman

Kota-kota yang lebih besar pada umumnya mempunyai fungsi yang lebih luas, merupakan kota induk bagi kota sekitarnya yang lebih kecil, sehingga akan terbentuk sistem kota sesuai dengan tingkat fungsi dan peranan kota ditinjau dari luas daerah pelayanan.

Untuk memahami fungsi kota sebagai input dalam perencanaan kota, maka fungsi kota dibagi dalam dua kategori yaitu :

- a. Fungsi Internal, yaitu kota sebagai urusan rumah tangga atau administratif.
- b. Fungsi Eksternal, yaitu fungsi kota sebagai pendorong dan pemberi pelayanan bagi daerah hinterlandnya.

Menurut Tjahjati dalam (Budiharjo, 1997 : 14), bahwa peranan kota dalam pembangunan wilayah dan nasional harus di barengi dengan usaha pengembangan antara lain:

1. Mengembangkan sistem kota yang dapat mengoptimalkan tingkat pelayanan dan tingkat ekonomi.
2. Mengembangkan Urban Governance yang dapat mewujudkan fungsi dan tingkat pelayanan kota menurut sistem kota yang optimal,
3. Meningkatkan hubungan desa-kota termaksud daerah mega-urban yang dapat mendorong dan menyerahkan pembangunan antara desa-kota.
4. Meningkatkan produktifitas daerah perkotaan dalam rangka mempercepat tercapainya fungsi kota yang diinginkan dalam sistem kota.

Dari berbagai penelitian terungkap bahwa fungsi dan peran yang diemban kota kecil di negara sedang berkembang amat

beragam. Secara ringkas diungkapkan Rondinelli (1984) dalam (Prabatmodjo, 1993 : 22), bahwa banyak diantara kota kecil atau beberapa diantaranya adalah:

1. Merupakan lokasi fasilitas dan pelayanan umum yang paling mudah dijangkau penduduk pedesaan.
2. Menawarkan skala ekonomis bagi beberapa pelayanan dasar, terutama untuk kesehatan, pendidikan dan lain-lain.
3. Berperan sebagai pusat pemasaran dengan berbagai kegiatan pendukung (perkreditan, transfer keuangan, perangkutan dan lain-lain)
4. Merupakan lokasi pengrajin, industri kecil/rumah tangga bagi pemenuhan kebutuhan wilayah belakang maupun pasar lebih luas.
5. Merupakan pusat processing hasil pertanian maupun pemasok kebutuhan pertanian.
6. Merupakan pusat transportasi dan komunikasi bagi penduduk wilayah belakang dengan wilayah yang lebih luas.
7. Merupakan pusat transformasi sosial budaya bagi penduduk wilayah belakang.

Dengan melihat fungsi kota yang telah dijabarkan di atas, maka fungsi kota di Indonesia menurut Budihardjo (1997 : 65) meliputi 4 (empat) fungsi dasar yaitu :

1. Sebagai wahana pelayanan daerah belakang
2. Sebagai pusat perhubungan antar daerah

3. sebagai tempat industri pengolahan
4. Sebagai sub pusat permukiman.

Berdasarkan fungsi external kota tersebut di atas, maka kemampuan pelayanan suatu kota tergantung pada kelengkapan dan kualitas fasilitas pelayanan perkotaan yang dimilikinya.

G. Pengertian Perkembangan Kota

Menurut Marbun (1992), kota merupakan kawasan hunian dengan jumlah penduduk relatif besar, tempat kerja penduduk yang intensitasnya tinggi serta merupakan tempat pelayanan umum. Kegiatan ekonomi merupakan hal yang penting bagi suatu kota karena merupakan dasar agar kota dapat bertahan dan berkembang (Jayadinata, 1992:110). Kedudukan aktifitas ekonomi sangat penting sehingga seringkali menjadi basis perkembangan sebuah kota. Adanya berbagai kegiatan ekonomi dalam suatu kawasan menjadi potensi perkembangan kawasan tersebut pada masa berikutnya.

Istilah perkembangan kota (urban development) dapat diartikan sebagai suatu perubahan menyeluruh, yaitu yang menyangkut segala perubahan di dalam masyarakat kota secara menyeluruh, baik perubahan sosial ekonomi, sosial budaya, maupun perubahan fisik (Hendarto, 1997).

Pertumbuhan dan perkembangan kota pada prinsipnya menggambarkan proses berkembangnya suatu kota. Pertumbuhan

kota mengacu pada pengertian secara kuantitas, yang dalam hal ini diindikasikan oleh besaran faktor produksi yang dipergunakan oleh sistem ekonomi kota tersebut. Semakin besar produksi berarti ada peningkatan permintaan yang meningkat. Sedangkan perkembangan kota mengacu pada kualitas, yaitu proses menuju suatu keadaan yang bersifat pematangan. Indikasi ini dapat dilihat pada struktur kegiatan perekonomian dari primer kesekunder atau tersier. Secara umum kota akan mengalami pertumbuhan dan perkembangan melalui keterlibatan aktivitas sumber daya manusia berupa peningkatan jumlah penduduk dan sumber daya alam dalam kota yang bersangkutan (Hendarto, 1997).

Pada umumnya terdapat tiga faktor utama yang mempengaruhi perkembangan kota, yaitu:

- Faktor penduduk, yaitu adanya penambahan penduduk baik disebabkan karena pertumbuhan alami maupun karena migrasi.
- Faktor sosial ekonomi, yaitu perkembangan kegiatan usaha masyarakat
- Faktor sosial budaya, yaitu adanya perubahan pola kehidupan dan tata cara masyarakat akibat pengaruh luar, komunikasi dan sistem informasi.

Perkembangan suatu kota juga dipengaruhi oleh perkembangan dan kebijakan ekonomi. Hal ini disebabkan karena

perkembangan kota pada dasarnya adalah wujud fisik perkembangan ekonomi (Firman, 1996). Kegiatan sekunder dan tersier seperti manufaktur dan jasa-jasa cenderung untuk berlokasi di kota-kota karena faktor “urbanization economics” yang diartikan sebagai kekuatan yang mendorong kegiatan usaha untuk berlokasi di kota sebagai pusat pasar, tenaga kerja ahli, dan sebagainya.

Perkembangan kota menurut Raharjo dalam Widyaningsih (2001), bermakna perubahan yang dialami oleh daerah perkotaan pada aspek-aspek kehidupan dan penghidupan kota tersebut, dari tidak ada menjadi ada, dari sedikit menjadi banyak, dari kecil menjadi besar, dari ketersediaan lahan yang luas menjadi terbatas, dari penggunaan ruang yang sedikit menjadi teraglomerasi secara luas, dan seterusnya.

Dikatakan oleh Beatley dan Manning (1997) bahwa penyebab perkembangan suatu kota tidak disebabkan oleh satu hal saja melainkan oleh berbagai hal yang saling berkaitan seperti hubungan antara kekuatan politik dan pasar, kebutuhan politik, serta faktor-faktor sosial budaya.

Teori Central Place dan Urban Base merupakan teori mengenai perkembangan kota yang paling populer dalam menjelaskan perkembangan kota-kota. Menurut teori central place seperti yang dikemukakan oleh Christaller (Daldjoeni, 1992), suatu

kota berkembang sebagai akibat dari fungsinya dalam menyediakan barang dan jasa untuk daerah sekitarnya. Teori Urban Base juga menganggap bahwa perkembangan kota ditimbulkan dari fungsinya dalam menyediakan barang kepada daerah sekitarnya juga seluruh daerah di luar batas-batas kota tersebut. Menurut teori ini, perkembangan ekspor akan secara langsung mengembangkan pendapatan kota. Disamping itu, hal tersebut akan menimbulkan pula perkembangan industri-industri yang menyediakan bahan mentah dan jasa-jasa untuk industri-industri yang memproduksi barang ekspor yang selanjutnya akan mendorong pertambahan pendapatan kota lebih lanjut (Hendarto, 1997).

H. Faktor-Faktor Penyebab Perkembangan Kota

Menurut Sujarto (1989) faktor-faktor perkembangan dan pertumbuhan yang bekerja pada suatu kota dapat mengembangkan dan menumbuhkan kota pada suatu arah tertentu. Ada tiga faktor utama yang sangat menentukan pola perkembangan dan pertumbuhan kota :

1. Faktor manusia, yaitu menyangkut segi-segi perkembangan penduduk kota baik karena kelahiran maupun karena migrasi ke kota. Segi-segi perkembangan tenaga kerja, perkembangan status sosial dan perkembangan kemampuan pengetahuan dan teknologi.

2. Faktor kegiatan manusia, yaitu menyangkut segi-segi kegiatan kerja, kegiatan fungsional, kegiatan perekonomian kota dan kegiatan hubungan regional yang lebih luas.
3. Faktor pola pergerakan, yaitu sebagai akibat dari perkembangan yang disebabkan oleh kedua faktor perkembangan penduduk yang disertai dengan perkembangan fungsi kegiatannya akan menuntut pola perhubungan antara pusat-pusat kegiatan tersebut.

I. Peran Kota Sebagai Pusat Pertumbuhan

Menurut Rondinelli (1978), Peran kota adalah beban kegiatan perkotaan yang diberikan pada suatu kota yang dikaitkan dengan wilayah belakangnya. Peran suatu kota tidak dapat dilihat dari jumlah penduduk atau ukuran kota tersebut. Peran kota ditentukan oleh aksesibilitas kota terhadap wilayah belakangnya (hinterland), sebagai berikut:

1. Merupakan penyedia lokasi bagi kepentingan desentralisasi fasilitas pelayanan publik skala lokal sehingga meningkatkan aksesibilitas antara kota dengan wilayah belakangnya.
2. Menciptakan kondisi kondusif bagi perdagangan dari daerah belakangnya.
3. Sebagai pusat transportasi dan telekomunikasi yang menghubungkannya dengan kota-kota di sekitarnya.

4. Memberikan iklim kondusif bagi pertumbuhan industri, yang dapat berfungsi melayani pasar lokal, permintaan internal dan eksternal dengan baik.

Peran suatu kota merupakan pengaruh yang disebarkan kota tersebut kepada kota lain atau ke wilayah belakangnya. Salah satu peran sebuah kota adalah sebagai pusat pertumbuhan. Kota yang berperan sebagai pusat pertumbuhan tersebut dapat merupakan kota dengan tipologi sebagai ibukota kecamatan yang merupakan lokasi kantor pemerintahan kecamatan. Biasanya juga merupakan kawasan penting bagi pengembangan suatu kecamatan.

Pusat pertumbuhan (*growth pole*) secara geografis, merupakan suatu lokasi yang banyak memiliki fasilitas dan kemudahan (berdasarkan lingkup pengaruh ekonomi) sehingga menjadi pusat daya tarik (*pole of attraction*) yang masing-masing memiliki daerah belakangnya, yang menyebabkan berbagai macam usaha tertarik untuk berlokasi di tempat tersebut dan masyarakat senang datang memanfaatkan fasilitas yang ada di wilayah tersebut. Secara fungsional, pusat pertumbuhan adalah suatu lokasi konsentrasi kelompok usaha atau cabang industri yang karena sifat hubungannya memiliki unsur kedinamisan sehingga mampu menstimulasi kehidupan ekonomi baik kedalam maupun keluar (daerah belakangnya).

Menurut Tarigan (2004), Pusat pertumbuhan memiliki empat ciri yaitu:

1. Adanya hubungan internal dari berbagai macam kegiatan hubungan internal sangat menentukan dinamika sebuah kota. Ada keterkaitan antara satu sektor dengan sektor lainnya sehingga apabila ada satu sektor yang tumbuh akan mendorong pertumbuhan sektor lainnya.
2. Ada efek pengganda (Multiplier Effect) Keberadaan sektor-sektor yang saling terkait dan saling mendukung akan menciptakan efek pengganda. Unsur efek pengganda sangat berperan dalam membuat kota itu mampu memacu pertumbuhan daerah belakangnya. Karena kegiatan berbagai sektor di kota meningkatkan kebutuhan kota akan bahan baku/tenaga kerja yang dipasok dari daerah belakangnya akan meningkat juga.
3. Adanya konsentrasi dari berbagai sektor atau fasilitas, selain bisa menciptakan efisiensi diantara sektor yang saling membutuhkan, juga meningkatkan daya tarik dari kota tersebut. Orang yang datang ke kota tersebut bisa mendapatkan berbagai kebutuhan pada lokasi yang
4. Bersifat mendorong daerah belakangnya, Hal ini berarti kota dan daerah belakangnya terdapat hubungan yang harmonis. Kota membutuhkan bahan baku dari daerah belakangnya dan menyediakan berbagai kebutuhan daerah belakangnya untuk dapat mengembangkan diri.

J. Teori Pembentukan Kota

Teori terbentuk dan perkembangan kota Menurut Gibberd 1970 dalam Jatmiko 2001, kota pada awal mulanya terbentuk pada inti (core) yang mempunyai beberapa fungsi kegiatan kota, seperti:

1. Pusat kegiatan pemerintahan
2. Pusat jasa perdagangan
3. Pusat rekreasi dan sosial budaya.

Sedangkan menurut Gist, N.P dan Halbert, LA dalam Hadi 2005, mengemukakan enam jenis kelas kota berdasarkan fungsinya, dua diantaranya yaitu:

a. Kota Berfungsi Sebagai Pusat Perdagangan

Kota-kota ini biasanya merupakan kota pelabuhan. Hal ini disebabkan kota pelabuhan mempunyai kemungkinan beraktifitas jauh lebih besar dari pada kota lainnya, terutama ditinjau sebagai gerbang masuknya transportasi.

b. Kota Berfungsi Sebagai Pusat Politik

Pada kota ini, peranannya sebagai pusat kegiatan politik masih nampak dengan jelas. Pada kota perdagangan Menurut Soetomo 2005, kota-kota (Mercantile city) tumbuh secara spontan di muara sungai sebagai simpul jaringan transportasi. Hal ini mendorong terjadinya bentuk organik Settlement pada suatu kota, dimana akibat terjadinya interaksi supply dan demand dari suatu lokasi strategis. Selanjutnya menurut Kostof 1991, kota merupakan leburan dari bangunan dan penduduk. Sehingga lahir dan

berkembang secara spontan. Dimana Mereka mendiaminya untuk melakukan ritual harian. Sejalan dengan keinginan manusia mengembangkan peradabannya, dari peleburan ini masing-masing kota tumbuh sesuai dengan kondisi latar belakangnya baik itu dalam bentuk historis, kultural, fisikal, kemasyarakatan, ekonomi dan lain-lainnya yang saling terkait.

Kostof 1991, membedakan kota berdasarkan pada bentuk geometrinya menjadi dua yaitu kota terencana dan kota tidak terencana dapat diuraikan sebagai berikut:.

- a. Bentuk kota terencana (Planned) yang banyak ditemukan di Eropa pada abad pertengahan, dengan pengaturan bentuk yang dihasilkan berupa Grid atau yang lainnya bentuk yang terpusat seperti bentuk lingkaran atau polygon dengan sistem jalan berupa pola radial yang menghubungkan dengan titik pusatnya.
- b. Bentuk kota tidak terencana (Unplanned) tumbuh dengan sendirinya menurut kaidah, norma dan kebudayaan yang berlaku di masyarakat yang menempatinya. Kota lahir dan berkembang secara spontan menurut pendapat masyarakat secara umum dipengaruhi oleh adat istiadat, kepercayaan agama, sesuai dengan kondisi alamiah sehingga melahirkan pola kota organik (Organic Pattern).

Dengan karakteristik yang berorientasi pada keberadaan alam dan mempunyai nilai kohesi yang kuat. Menurut Soetomo 2005, tipe

Organic Pattern merupakan settlement bentukan kehidupan dan alam, disini the passage of time yang menentukan bukan man order. Sehingga lebih mementingkan proses dari pada produknya, hal ini melekat pada proses terbentuknya masyarakat dan adanya kesatuan antara individual need and common will.

Pendapat yang diungkapkan oleh Jane Jacobs, Spreiregen serta Gallion & Eisner dijelaskan bahwa aspek kekuatan ekonomi elemen-elemen pendukung (fasilitas kota), dan letak geografis sebagai faktor yang berpengaruh dalam pertumbuhan kota dan perkembangan kota. Perubahan-perubahan yang terakumulasi dari tahapan ini selanjutnya membentuk sebuah transformasi pada pola tata ruangnya dari pergerakan arah perkembangan sebuah kota. Menurut Alvares 2002 dan Hebert 1973 serta Trancik 1986, pendekatan morfologi kota berguna dalam memahami bentuk transformasi guna melihat fisik kota yang diamati dalam wujud sistem-sistem jalan dan bentuk dan blok bangunan serta sosio spasial sebagai bentuk dialog antara lama dan baru. Disamping itu pendekatan ini juga dapat melihat ekspresi-ekspresi ruang perkotaan yang terbentuk dari pembentukan pola-pola jalannya (Northam1975 dan Hadi 2005).

K. Fungsi dan Permasalahan Pusat Kota

1. Fungsi Pusat Kota

Pusat kota tempat terkonsentrasinya kegiatan produktif kota yang paling strategis dan aksesibel dibandingkan kawasan lainnya. Kawasan pusat kota adalah bagian dari wilayah kota yang merupakan pusat pelayanan yang paling tinggi (dominan) untuk memenuhi kebutuhan penduduk. Sebagai konsekuensinya penggunaan lahan di kawasan pusat kota terdiri dari elemen-elemen kegiatan fungsional yang mempunyai skala, jangkauan, dan hirarki pelayanan tingkat kota, (Keeble, 1969:195).

Terdapat ada dua hal yang menyebabkan penurunan keefektifan pelayanan suatu pusat kota (Richardson H.W, 1972:42), yang disebabkan:

- a. Akibat jarak pencapaian ke pusat kota yang semakin jauh;
- b. Akibat adanya kemacetan lalu lintas, waktu perjalanan dan biaya-biaya lainnya ke pusat kota meningkat sebagai akibat kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi;

Pusat kota merupakan bagian dari wilayah kota yang mempunyai karakteristik intensitas penggunaan lahan non pertanian sangat tinggi yang didukung oleh system aksesibilitas tinggi sehingga memudahkan pencapaiannya. Awal perkembangannya pusat kota dimulai dari tempat yang strategis yang memberikan kemudahan pencapaian dari segala tempat lainnya. Perkembangan selanjutnya ditandai adanya spesialisasi

kegiatan dengan adanya pengelompokan kegiatan komersial, perdagangan, jasa, administrasi, budaya dan lain sebagainya.

Pusat kota merupakan pusat kegiatan pemerintahan, perdagangan dan jasa, serta sosial budaya (Gibberd, 1970:55). Kegiatan pemerintahan ditandai dengan berdirinya bangunan/perkantoran pemerintahan (balai kota, kantor instansi terkait, kantor polisi), kegiatan perdagangan dan jasa ditandai dengan berdirinya pusat-pusat perbelanjaan (departemen store hingga pertokoan), perhotelan, perbankan, dan pergudangan. Sedangkan sebagai pusat sosial budaya ditandai dengan berdirinya gedung museum, galeri, gedung serba guna/pertemuan, perpustakaan, gedung kesenian, dan bioskop.

Dengan nilai lahan yang relatif tinggi maka dalam perkembangannya pusat kota dibedakan menjadi kawasan inti (core) dan kawasan rangka atau frame, (Yates dan Garner, 1980:335-336).

Kawasan inti mempunyai skala pelayanan antar kota maupun pelayanan dalam kota (intra & intra city) didominasi oleh gedung-gedung pencakar langit (gedung bertingkat) yang merefleksikan perkembangan vertikal, dengan kegiatan utama yang dibedakan menjadi 3 kegiatan.

Pertama kegiatan keuangan (financial activities) yang terdiri dari kegiatan perbankan, kegiatan asuransi, broker/pialang, kedua spesialisasi kegiatan eceran (specialized retailing functions) dan

yang ketiga sebagai tempat kegiatan pelayanan sosial dan profesional (social and professional services).

Sedangkan kegiatan di kawasan rangka (frame) terdiri dari kegiatan-kegiatan yang kalah bersaing dengan kegiatan di kawasan pusat, dan mempunyai fungsi mendukung kegiatan di kawasan pusat, kawasan frame lainnya dan antar kota (intra city). Kegiatan-kegiatan yang berada di kawasan frame terdiri dari permukiman, pusat-pusat pelayanan (pemerintahan, kesehatan, pendidikan), perhotelan, industri manufakturing, terminal, pemasaran dan bengkel mobil, pergudangan.

Dari pandangan Yeates and Gardner dapat disimpulkan bahwa kegiatan fasilitas bank berada di kawasan inti, sedangkan pendidikan (pendidikan tinggi), perbelanjaan dan pelayanan kesehatan (rumah sakit) berada di kawasan frame.

L. Pengertian Jalan

Dalam Pasal 5 ayat 2 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, disebutkan bahwa jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan Negara sehingga akan mendorong pengembangan semua sarana wilayah, pengembangan dalam usaha mencapai tingkat perkembangan antar daerah yang semakin merata.

Artinya infrastruktur jalan merupakan urat nadi perekonomian suatu wilayah, hal ini disebabkan perannya dalam menghubungkan serta meningkatkan pergerakan manusia, dan barang.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Morlok menjelaskan bahwa jaringan jalan merupakan suatu konsep matematis yang dapat memberikan informasi secara kuantitatif mengenai hubungan antara sistem perangkutan dengan sistem lainnya (Morlok, 1995:94)

Keberadaan jaringan jalan yang baik serta lancar untuk dilalui penting perannya dalam mengalirkan pergerakan komoditas yang selanjutnya akan mampu menggerakkan perkembangan peri kehidupan sosial dan meningkatkan kemampuan ekonomi masyarakat. Sehingga jalan mempunyai peranan penting untuk mendorong pengembangan dan pertumbuhan suatu daerah. Artinya, jaringan transportasi jalan merupakan urat nadi perekonomian suatu wilayah karena perannya dalam menghubungkan antar lokasi aktivitas penduduk. Keberadaan jaringan jalan yang lancar penting perannya

untuk mengalirkan pergerakan komoditas dan orang, selanjutnya dapat menggerakkan kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu pengadaan jalan sangat penting dilakukan untuk menunjang pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dan perekonomian.

Pengadaan jalan tersebut dilaksanakan dengan mengutamakan pembangunan jaringan jalan di pusat-pusat produksi serta jalan-jalan yang menghubungkan pusat-pusat produksi dengan daerah pemasaran. Selain upaya pembangunan jalan juga dilakukan penangan jalan dengan pemeliharaan rutin dan berkala yang ketiga upaya penanganan tersebut ditujukan untuk menjaga kondisi jalan dalam keadaan lancar dan mantap.

M. Sistem Transportasi Perkotaan

Transportasi pada dasarnya mempunyai dua fungsi utama, yaitu melayani kebutuhan akan transportasi dan merangsang perkembangan. Untuk pengembangan wilayah perkotaan yang baru, fungsi merangsang perkembangan lebih dominan. Hanya saja perkembangan tersebut perlu dikendalikan (salah satunya dengan peraturan) agar sesuai dengan bentuk pola yang direncanakan.

Transportasi perkotaan mempunyai tujuan yang luas, yaitu membentuk suatu kota dimana kota akan hidup jika sistem transportasi berjalan baik. Artinya mempunyai jalan-jalan yang sesuai dengan fungsinya serta perlengkapan lalu lintas lainnya. Selain itu

transportasi juga mempunyai tujuan untuk menyebarluaskan dan meningkatkan kemudahan pelayanan, memperluas kesempatan perkembangan kota, serta meningkatkan daya guna penggunaan sumber-sumber yang ada.

Jaringan jalan merupakan salah satu elemen dari suatu jaringan transportasi wilayah perkotaan secara keseluruhan. Untuk pelayanan sistem transportasi kota besar sebaiknya dengan multi-moda, karena mencoba memanfaatkan keunggulan masing-masing moda. Jenis moda transportasi yang banyak dipakai di wilayah perkotaan adalah jalan kaki, sepeda dan sepeda motor, mobil, angkutan umum dengan bis dan minibis dan angkutan umum berbasis rel.

Tinjauan terhadap jaringan jalan sudah sejak lama menjadi perhatian dan pembahasan para ahli perencanaan dan perancang perangkutan. Tinjauan terhadap jaringan jalan tersebut sangat penting sebagai langkah awal untuk menggambarkan keadaan pelayanan sistem perangkutan itu sendiri. Morlok menjelaskan bahwa jaringan jalan merupakan suatu konsep matematis yang dapat memberikan informasi secara kuantitatif mengenai hubungan antara sistem perangkutan dengan sistem lainnya (Morlok, 1995:94).

Jaringan jalan mempunyai kemampuan yang terbatas untuk melewati lalu lintas. Titik yang kritis dalam jaringan jalan adalah daerah simpang yang harus digunakan bersama oleh arus-arus yang berpotongan, dengan demikian kapasitas jaringan jalan umumnya

ditentukan oleh kapasitas simpang-simpangnya. Pemasangan lampu lalu lintas dan koordinasi antar simpang merupakan langkah-langkah yang dapat menaikkan kapasitas simpang secara terbatas.

Kemacetan pada simpang akan menyebabkan tundaan (delay) yang besar. Tundaan tersebut akan membesar secara eksponensial bila simpang tersebut beroperasi pada kondisi yang mendekati kapasitasnya. Di DKI Jakarta dan beberapa kota besar lainnya fenomena tersebut nampak sebagai melebarnya saat sibuk selama beberapa jam, baik di pagi hari maupun di sore hari. Selanjutnya para pemakai jalan akan 'merintis' jalan baru dengan melewati jalur tikus dan hal tersebut mengubah sistem transportasi serta tata guna lahannya.

N. Konsep Interaksi Tata Guna Lahan – Sistem Jaringan Transportasi

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu landuse transport system. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia, tidak termanfaatkan.

Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju (developed) dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang (developing)

seperti Indonesia baik di bidang transportasi perkotaan (urban) maupun transportasi antar kota (regional). Terciptanya suatu sistem transportasi atau perhubungan yang menjamin pergerakan manusia dan/atau barang secara lancar, aman, cepat, murah dan nyaman merupakan tujuan pembangunan di sektor perhubungan (transportasi).

Sistem transportasi antar kota terdiri dari berbagai aktivitas, seperti industri, pariwisata, perdagangan, pertanian, pertambangan dan lain-lain. Aktivitas tersebut mengambil tempat pada sebidang lahan (industri, sawah, tambang, perkotaan, daerah pariwisata dan lain sebagainya). Dalam pemenuhan kebutuhan, manusia melakukan perjalanan antara tata guna tanah tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi.

Beberapa interaksi dapat dilakukan dengan telekomunikasi, seperti telepon, faksimili atau surat. Akan tetapi hampir semua interaksi yang terjadi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas.

Sasaran umum dari perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi semudah dan seefisien mungkin (Jurnal PWK No. 3, 1997:37). Sebaran geografis antara tata guna tanah (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung untuk mendapatkan volume dan pola lalu lintas (sistem pergerakan). Volume dan pola lalu lintas pada jaringan transportasi akan mempunyai efek feedback atau timbal balik

terhadap lokasi tata guna tanah yang baru dan perlunya peningkatan prasarana.

Hubungan dasar antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan disatukan dalam beberapa urutan konsep yang dijadikan dasar peramalan kebutuhan pergerakan yang bersama dengan kondisi jaringan dapat diketahui kinerja dari jaringan jalan bersangkutan. Konsep perencanaan transportasi biasanya dilakukan secara berturut sebagai berikut :

1. Aksesibilitas

Suatu ukuran potensial atau kesempatan untuk melakukan perjalanan. Konsep tersebut dapat digunakan untuk mengidentifikasi problem yang terdapat dalam sistem transportasi dan mengevaluasi solusi-solusi alternatif.

2. Pembangkit lalu lintas

Besaran perjalanan yang dibangkitkan oleh tata guna tanah.

3. Sebaran pergerakan

Besaran perjalanan secara geografis di dalam daerah perkotaan.

4. Pemilihan moda transportasi

Menentukan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk suatu tujuan perjalanan tertentu.

5. Pemilihan rute

Menentukan faktor yang mempengaruhi pemilihan rute antara zona asal dan tujuan.

6. Hubungan antar waktu, kapasitas dan arus lalu lintas

Waktu tempuh perjalanan sangat dipengaruhi oleh kapasitas ruas jalan yang ada dan jumlah arus lalu lintas yang menggunakannya.

O. Sistem Jaringan Transportasi Jalan

Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki. Dalam pasal 6 Peraturan Pemerintah No 34 tahun 2006 bahwa:

1. Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki.
2. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan.

Jaringan jalan terdiri atas jaringan jalan primer dan jaringan jalan sekunder. Jaringan jalan primer, merupakan jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sedangkan jaringan jalan kolektor, merupakan jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa

untuk masyarakat kawasan perkotaan. (Kepmen Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005)

Berdasarkan sifat dan pergerakan lalu lintas dan angkutan jalan, maka sistem jaringan jalan dibedakan atas fungsi jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan. Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan kolektor, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan lokal, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah.

P. Peran Jaringan Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 5, peran jalan dibagi menjadi 3, yaitu:

1. Sebagai prasarana transportasi : mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, lingkungan hidup, politik, hankam, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

2. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa : merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
3. Merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan : menghubungkan dan mengikat seluruh Wilayah Republik Indonesia.

Sistem prasarana transportasi harus selalu dapat di gunakan dalam pengembangan suatu wilayah. Oleh karena itu, besarnya kebutuhan akan transportasi pada masa mendatang, sehingga dapat meminimalisir akan kebutuhan Sumber Daya Alam dengan mengatur atau mengelola sistem prasarana transportasi yang dibutuhkan.

Pada dasarnya sistem jaringan transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu :

1. Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di suatu daerah wilayah/kota (*Trade follows the ship*).
2. Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah pusat (Kota) tersebut.

Setelah wilayah/kota tersebut berkembang yang menyebabkan terbentuknya pergerakan dan permintaan akan kebutuhan transportasi yang cukup besar, barulah sistem prasarana transportasinya ditingkatkan sesuai permintaan akan kebutuhan dalam suatu wilayah/kota. (Tamin O. Z. 2008:40-41)

Q. Sistem Jaringan Jalan

Pada Undang-undang No. 38 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006, jalan mempunyai suatu sistem

jaringan jalan yang dapat mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki.

1. Dua Macam Sistem Jaringan Jalan Di Indonesia (Menurut Peranan Pelayanan Jasa Distribusi)

- a. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota.
- b. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

2. Pengelompokan Jalan Menurut Peranan (Berdasarkan fungsi jalan)

- a. Jalan arteri merupakan jalan yang melayani angkutan umum dengan ciri- ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
 - 1) Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional/antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.
 - 2) Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, dan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

b. Jalan kolektor merupakan jalan yang melayani angkutan pengumpul/pembagi dengan ciri-ciri jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

1) Jalan kolektor primer menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antara pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

2) Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

c. Jalan lokal merupakan jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri- ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

1) Jalan lokal primer menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan.

2) Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

d. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

- 1) Jalan lingkungan primer menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan pedesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan.
- 2) Jalan lingkungan sekunder menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.

Pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan dijelaskan mengenai persyaratan teknis jalan yang terangkum dalam Tabel 2.1 sebagai berikut;

Tabel 2.1.
Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan

Klasifikasi Jalan	Kecepatan Minimal	Lebar Badan Jalan Minimal	Karakteristik Jalan
Jalan Arteri Primer	60 km/jam	11 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata • Lalu-lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu-lintas • Jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi • Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus
Jalan Kolektor Primer	40 km/jam	9 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata • Jumlah jalan masuk dibatasi dan direncanakan • Persimpangan sebidang pada jalan kolektor primer dilakukan

Klasifikasi Jalan	Kecepatan Minimal	Lebar Badan Jalan Minimal	Karakteristik Jalan
			pengaturan tertentu <ul style="list-style-type: none"> • Jalan kolektor primer yang memasuki kawasan perkotaan atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus
Jalan Lokal Primer	20 km/jam	7,5 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal primer yang memasuki kawasan perdesaan tidak boleh terputus
Jalan Lingkungan Primer	15 km/jam	6,5 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Persyaratan teknis jalan lingkungan primer diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda dua atau lebih. • Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter.
Jalan Arteri Sekunder	30 km/jam	11 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata • Lalu-lintas lebih cepat tidak boleh terganggu oleh lalu-lintas lambat • Persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dilakukan pengaturan tertentu
Jalan Kolektor Sekunder	20 km/jam	9 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata • Pada jalan kolektor sekunder lalu-lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu-lintas lambat • Persimpangan sebidang pada jalan kolektor sekunder dilakukan pengaturan tertentu
Jalan Lokal Sekunder	10 km/jam	7,5 meter	<ul style="list-style-type: none"> • Persyaratan teknis jalan lokal sekunder diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda dua

Klasifikasi Jalan	Kecepatan Minimal	Lebar Badan Jalan Minimal	Karakteristik Jalan
			atau lebih <ul style="list-style-type: none"> Jalan local sekunder yang tidak diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 4,5 meter
Jalan Lingkungan Sekunder	10 km/jam	6,5 meter	<ul style="list-style-type: none"> Persyaratan teknis lingkungan sekunder diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih Jalan lingkungan sekunder yang tidak diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda 3 atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 meter

Sumber : Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

R. Pola Jaringan Jalan Perkotaan

Beberapa contoh model jaringan jalan perkotaan yang terdapat di kota-kota, yaitu :

1. Model Jaringan Linier

Model jaringan linier adalah model jaringan dengan satu induk ruas jalan besar sebagai poros utama yang berfungsi untuk menampung ruas jalan-ruas jalan yang lebih kecil yang menghubungkan kawasan yang satu dengan kawasan yang lain. gambaran model jaringan ini terlihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 2.1. Model Jaringan Linier

Sistem ini biasanya berkembang tanpa melalui proses perencanaan dan pengendalian ruang yang banyak ditemukan disekitar jalan arteri primer seperti pada banyak kota-kota yang berkembang pada jalur Pantura. Dengan model jaringan jalan yang seperti ini, maka kemacetan lalu lintas akan terjadi di jalan utama dan simpang-simpang menuju jalan utama. Jika terjadi *stag*, maka tidak ada jalan lain kecuali menunggu sampai lalu lintas cair, tanpa bisa mencari alternatif jalan yang berarti. Hal ini sering dijumpai pada saat kemacetan lalu lintas di jalan Pantura Pulau Jawa saat lebaran. Selain itu kota-kota yang tumbuh secara konvensional biasanya juga akan terbentuk model jaringan linier, dimana sering kita jumpai letak ibukota kabupaten/kota di Indonesia, biasanya di pinggir jalan utama. Dengan demikian kalau terjadi aktivitas kota juga terjadi pada jaringan jalan utama tersebut, dan kemacetan lalu lintas akan sulit dihindari jika sudah seperti ini. Pola ini biasanya akan membentuk kota dengan pola radial.

2. Model Jaringan Ring Radial

Model jaringan jalan di DKI Jakarta cenderung mengarah pada model jaringan *Ring Radial*. Pola jaringan jalan ini menghubungkan pusat kota ke pusat kota lainnya. Sebagaimana kota berkembang, mereka cenderung mengikuti arah radial dari kawasan bisnis (CBD) sebagai pusat ke kawasan diluarnya. Beban jalan radial biasanya sangat besar sehingga sering mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada jalan-jalan radial ini. Sebagai jawaban untuk mengantisipasi masalah tersebut adalah dengan pembangunan jalan lingkaran untuk menghindari lalu lintas dari kawasan sekeliling pusat kota yang macet.



Pola Jaringan jalan Ring Radial

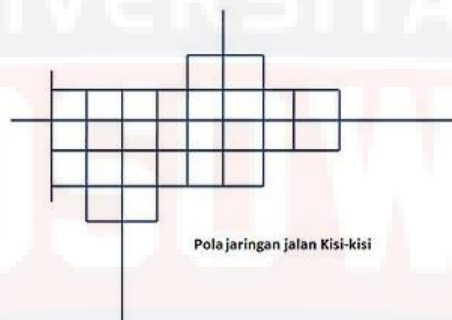
Gambar 2.2. Model Pola Jaringan Jalan Ring

Definisi jalan lingkaran adalah jalan yang kurang lebih mengelilingi pusat kawasan kota, dan memungkinkan lalu lintas menghindari pusat kawasan ini. Praktisnya, terdapat tiga bentuk jalan lingkaran sebagai: jalan lingkaran *inner* (dalam), *outer* (luar) dan *intermediate* (menengah). Kawasan perkotaan dengan kelompok populasi besar cenderung memiliki satu atau lebih jalan lingkaran intermediate sebagai tambahan jalan-jalan lingkaran inner dan outer. Model jaringan jalan seperti ini, seluruh kegiatan terpusat di CBD, sehingga terdapat kemacetan lalu lintas pada pagi hari di jalan-jalan dari daerah pemukiman menuju ke CBD, dan arah sebaliknya terjadi juga kemacetan lalu lintas pada sore hari dari CBD menuju ke daerah pemukiman. Oleh karenanya fungsi jalan lingkaran sangat dibutuhkan untuk menghindari penumpukan lalu lintas di kawasan CBD, terhadap kendaraan yang menerus (*through traffic*). Namun demikian pada kenyataannya jalan lingkaran ini, sering terlambat dibangun, karena aspek pendanaan yang begitu besar, terlebih jika pembebasan lahan sudah menjadi kendala klasik yang dihadapi setiap pembangunan jalan baru.

3. Model Jaringan Kisi-Kisi (GRID)

Bentuk jalan utama ini, aslinya digunakan oleh orang Roma, diadopsi secara luas di seluruh kota-kota di Amerika Serikat.

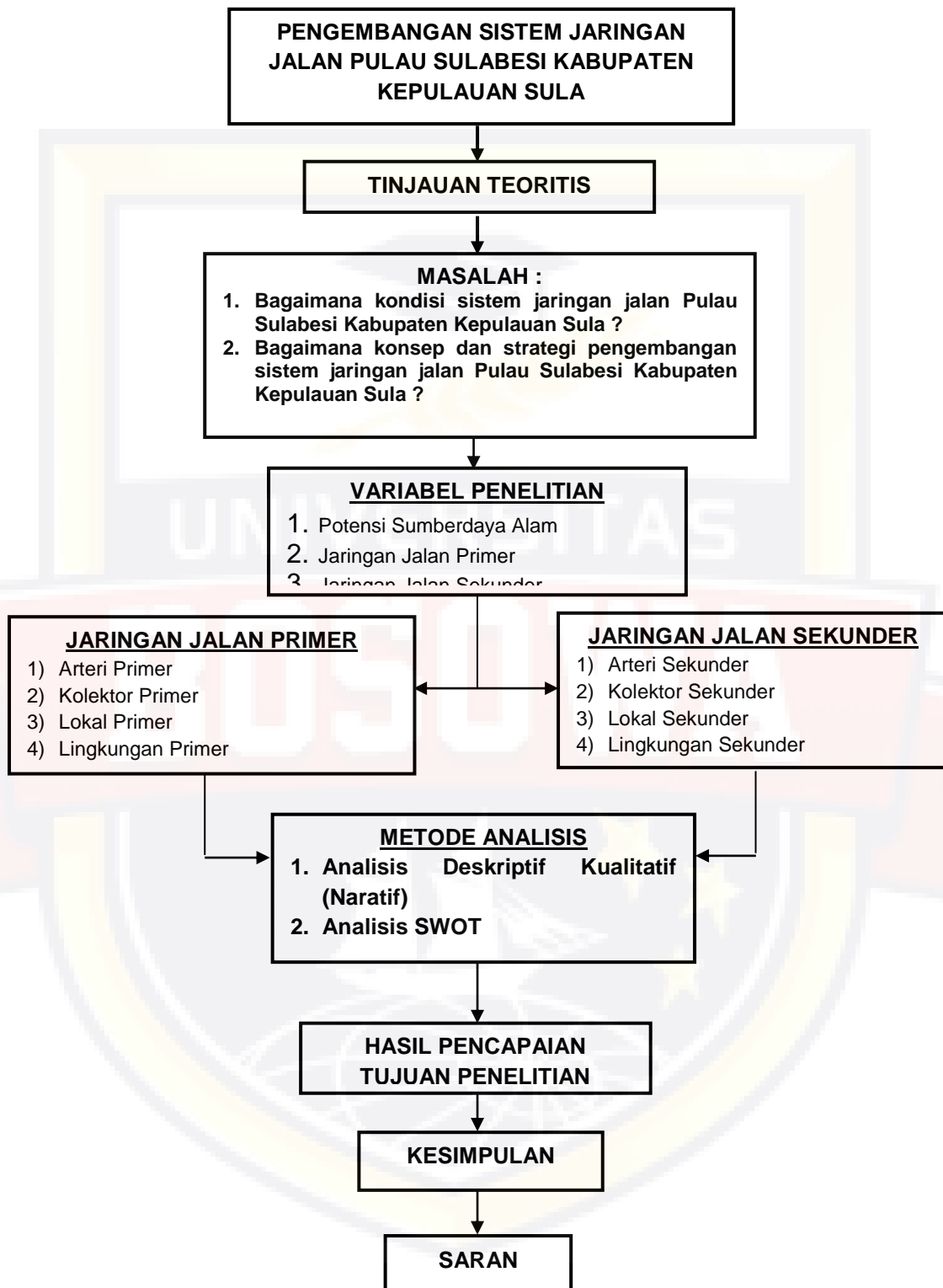
Bentuk ini mudah dilakukan menggunakan garis-garis lurus dan koordinat siku. Walaupun dapat menghasilkan jalan-jalan panjang monoton dengan sisi-sisi blok gedung yang suram, akan tetapi mempunyai keuntungan dalam mempermudah pergerakan lalu lintas yang diinginkan. Menyebabkan penyebaran lalu lintas merata keseluruhan petak dan sebagai konsekuensinya pengaruhnya pada suatu lokasi tertentu berkurang. Hal ini juga memberikan kemudahan dalam menerapkan sistem satu arah. Keuntungan utama lainnya adalah mempermudah koordinasi alat pemberi isyarat lalu lintas dan sistem manajemen lalu lintas.



Gambar 2.3. Model Jaringan Kisi-Kisi (GRID)

S. Kerangka Pikir

Dalam mencapai hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan awal, diperlukan langkah-langkah yang terstruktur dan sistematis dalam pengumpulan data, pengolahan dan analisa serta menentukan hasil keluaran akhir. Oleh karena itu untuk memudahkan penelitian yang akan dilakukan maka diperlukan suatu kerangka pikir sebagai landasan dalam menentukan arah penelitian yang akan dilakukan, hal ini untuk menghindari terjadinya perluasan pengertian yang akan mengakibatkan penelitian menjadi tidak terfokus. Dengan demikian untuk lebih jelasnya sebagaimana pada gambar 2.4. berikut :



Gambar 2.4. Kerangka Pikir



UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB III

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian, Lokasi Penelitian, Variabel Penelitian, Jenis dan Sumber Data,
Teknik Pengumpulan Data serta Teknik Analisis Data.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian merupakan suatu sistem untuk memecahkan suatu persoalan yang terdapat di dalam suatu kegiatan penelitian. Secara lebih terinci menurut Nazir (1988 : 51), metode penelitian merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian. Prosedur memberikan kepada peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat-alat ukur apa yang diperlukan dalam melakukan suatu penelitian.

Bertolak dari permasalahan dan tujuan maka metode penelitian yang digunakan adalah metode diskriptif kualitatif. Menurut Whetney (1960) dalam Nazir (1988 : 63), metode diskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian diskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, serta proses-proses yang sedang berlangsung dan pengaruh-pengaruh dari suatu fenomena. Dalam metode diskriptif peneliti bisa saja membandingkan fenomena-fenomena tertentu sehingga merupakan studi komparatif.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini akan di fokuskan pada Pulau Sulabesi yang merupakan pulau dimana Ibukota Kabupaten Kepulauan Sula berada. Alasan dalam memilih lokasi penelitian didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan sebagai berikut;

1. Kota Sanana merupakan Ibukota Kabupaten Kepulauan Sula yang memiliki fungsi sebagai pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan jasa, pusat pendidikan dan lain sebagainya yang masih belum maksimalnya ketersediaan sarana dan prasarana serta sistem jaringan transportasinya.
2. Sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana sebagai Ibukota Kabupaten Kepulauan Sula yang kurang memadai, sehingga perkembangan dan pertumbuhan Kota Sanana pun menjadi relatif lambat.
3. Berbagai potensi sumberdaya alam di desa yang masih kurang dikembangkan dalam menunjang pengembangan Kabupaten Kepulauan Sula khususnya Kota Sanana. Hal ini disebabkan oleh, aksebilitas dalam mencapai kawasan tersebut yang belum tersedia dengan baik.
4. Ketersediaan jaringan transportasi yang belum memadai mengakibatkan pertumbuhan pembangunan yang terjadi di Kabupaten Kepulauan Sula nampaknya belum merata karena pengelolaan sumberdaya alam yang belum maksimal.

C. Variabel Penelitian

Variabel/indikator dalam penelitian ini yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan meliputi;

1. Potensi Sumberdaya Alam Pulau Sulabesi
2. Jaringan Jalan Primer
 - a) Arteri Primer
 - b) Kolektor Primer
 - c) Lokal Primer
 - d) Lingkungan Primer
3. Jaringan Jalan Sekunder
 - a) Arteri Sekunder
 - b) Kolektor Sekunder
 - c) Lokal Sekunder
 - d) Lingkungan Sekunder

D. Jenis Dan Sumber Data

1. Jenis Data

Berdasarkan variabel/indikator yang diuraikan diatas, maka jenis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi;

- a) Potensi Sumberdaya Alam
- b) Data jaringan jalan arteri primer
- c) Data jaringan jalan kolektor primer
- d) Data jaringan jalan lokal primer
- e) Data jaringan jalan lingkungan primer
- f) Data jaringan jalan arteri sekunder
- g) Data jaringan jalan kolektor sekunder

- h) Data jaringan jalan lokal sekunder
- i) Data jaringan jalan lingkungan sekunder

2. Sumber Data

Sumber data dari penelitian ini terdiri dari dua sumber, karena jenis data yang dibutuhkan juga ada dua. Adapun sumber data, sebagai berikut;

- a. Sumber data primer, data yang didapat dari survei yang dilakukan secara langsung di lapangan oleh peneliti yang meliputi; data jaringan jalan primer (arteri primer, kolektor primer, local primer, lingkungan primer) dan jaringan jalan sekunder (arteri sekunder, kolektor sekunder, local sekunder dan lingkungan sekunder)
- b. Sumber data sekunder, didapat dari hasil survei yang dilakukan pada instansi terkait terutama dinas bersangkutan, berupa buku atau dokumen yang sudah diterbitkan ke publik, sehingga mudah disadur, seperti; Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula, Rencana Detail Tata Ruang Kota Sanana, Kecamatan Dalam Angka tahun terakhir, dan lain-lainnya.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Dokumen yaitu mengumpulkan data sekunder dari instansi terkait serta teori-teori yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.
2. Observasi yaitu teknik yang dipergunakan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan melalui observasi langsung pada lokasi penelitian.

3. Wawancara (interview), yaitu teknik yang dipergunakan untuk memperoleh informasi dan informan secara mendalam guna melengkapi data.
4. Dokumentasi yaitu merekam kondisi eksisting di lapangan secara visual dalam bentuk gambar atau foto-foto.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang dipakai dalam penelitian ini, dilakukan untuk kemungkinan dapat menjawab rumusan masalah yang ada sehingga analisis data yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan analisis SWOT yang diharapkan saling menunjang, terutama dari segi outputnya.

1. Analisis Deskriptif Kualitatif

Untuk menjawab rumusan masalah pertama, bagaimana kondisi sistem jaringan jalan Pulau Sulabesi Kabupaten Kepulauan Sula menggunakan alat analisis deskriptif kualitatif

2. Analisis Deskriptif Kualitatif (Analisis SWOT)

Teknik analisis deskriptif kualitatif (Analisis SWOT) dilakukan untuk dapat mengakumulasi dan menjastifikasi data-data kualitatif yang tidak dapat dikuantitatifkan tapi turut berpengaruh sebagai variabel penelitian. Analisis SWOT digunakan untuk mengetahui strategi pengembangan wilayah dalam hal ini strategi pengembangan sektor ekonomi. Analisis SWOT (*Strength, Weakneses, Opportunities, and Threat*). Adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan

suatu strategi. Rangkuti (1997:18,21). Adapun langkah-langka analisis Analisis SWOT sebagai berikut;

a. Matriks Analisis SWOT

Untuk mendapatkan strategi matriks SWOT terdapat empat strategi yang akan ditampilkan yaitu;

- 1) Strategi SO dipakai untuk menarik keuntungan dari peluang yang tersedia dalam lingkup eksternal.
- 2) Strategi WO bertujuan untuk memperbaiki kelemahan internal dengan memanfaatkan peluang dari lingkungan luar.
- 3) Strategi ST akan digunakan untuk menghindari atau paling tidak memperkecil dampak dari ancaman yang akan datang dari luar.
- 4) Strategi WT akan digunakan untuk memperkecil kelemahan internal dan menghindari ancaman eksternal.

Berdasarkan strategi yang digunakan dalam matriks SWOT maka model matriks yang digunakan adalah sebagai berikut:

Matriks analisis SWOT

Internal Eksternal	Strengths (S) Susunan daftar kekuatan	Weaknesses (W) Susunan daftar kelemahan
	Opportunities (O) Susunan daftar peluang	Strategi SO Pakai kekuatan untuk memanfaatkan peluang
Threats (T) Susunan daftar ancaman	Strategi ST Pakai kekuatan untuk menghindari ancaman	Strategi WT Perkecil kelemahan dan hindari ancaman

Sumber: R. Fredy (1997;65)

**b. Analisis Matriks Faktor Strategi Internal dan Eksternal
(IFAS - EFAS)**

Tabel IFAS

Strengths (S) Kekuatan	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
<i>Menguraikan Kekuatan Pada Lingkungan Internal</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 8-9 sangat baik, 7 baik, 5-6 kurang baik dan <5 buruk</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor berdasarkan jumlah Faktor yang diuraikan</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai skala prioritas dengan nilai konstanta</i>	<i>Membagiikan nilai dari masing-masing hasil perkalian antara SP x K dengan jumlah total</i>
Total				
Weaknesses (W) Kelemahan	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
<i>Menguraikan Kelemahan Pada Lingkungan Internal</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 8-9 sangat baik, 7 baik, 5-6 kurang baik dan <5 buruk</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor berdasarkan jumlah Faktor yang diuraikan</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai skala prioritas dengan nilai konstanta</i>	<i>Membagiikan nilai dari masing-masing hasil perkalian antara SP x K dengan jumlah total</i>
Total				

Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

Tabel EFAS

Opportunities (O) Peluang	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
<i>Menguraikan Peluang Pada Lingkungan Eksternal</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 8-9 sangat baik, 7 baik, 5-6 kurang baik dan <5 buruk</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor berdasarkan jumlah Faktor yang diuraikan</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai skala prioritas dengan nilai konstanta</i>	<i>Membagiikan nilai dari masing-masing hasil perkalian antara SP x K dengan jumlah total</i>
Total				
Threats (T) Ancaman	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
<i>Menguraikan Ancaman Pada Lingkungan Eksternal</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 8-9 sangat baik, 7 baik, 5-6 kurang baik dan <5 buruk</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor berdasarkan jumlah Faktor yang diuraikan</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai skala prioritas dengan nilai konstanta</i>	<i>Membagiikan nilai dari masing-masing hasil perkalian antara SP x K dengan jumlah total</i>
Total				

Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

c. Analisis Matriks Nilai Skor Faktor Strategi Internal dan Eksternal (IFAS - EFAS)

Tabel Nilai Skor IFAS

Strengths (S) Kekuatan	Bobot	Rating	Skor
<i>Menguraikan Kekuatan Pada Lingkungan Internal</i>	<i>Menguraikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 4 sangat kuat, 3 kurang, 2 rata-rata dan 1 lemah</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai bobot dengan nilai rating</i>
Total	Jumlah Keseluruhan nilai bobot	-	Jumlah Keseluruhan nilai skor
Weaknesses (W) Kelemahan	Bobot	Rating	Skor
<i>Menguraikan Kelemahan Pada Lingkungan Internal</i>	<i>Menguraikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 4 sangat kuat, 3 kurang, 2 rata-rata dan 1 lemah</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai bobot dengan nilai rating</i>
Total	Jumlah Keseluruhan nilai bobot	-	Jumlah Keseluruhan nilai skor

Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

Tabel Nilai Skor EFAS

Opportunities (O) Peluang	Bobot	Rating	Skor
<i>Menguraikan Peluang Pada Lingkungan Eksternal</i>	<i>Menguraikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 4 sangat kuat, 3 kurang, 2 rata-rata dan 1 lemah</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai bobot dengan nilai rating</i>
Total	Jumlah Keseluruhan nilai bobot	-	Jumlah Keseluruhan nilai skor
Threats (T) Ancaman	Bobot	Rating	Skor
<i>Menguraikan Ancaman Pada Lingkungan Eksternal</i>	<i>Menguraikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor</i>	<i>Memberikan Rens Bobot Pada Masing-Masing Faktor mulai dari 4 sangat kuat, 3 kurang, 2 rata-rata dan 1 lemah</i>	<i>Mengkalikan masing-masing faktor nilai bobot dengan nilai rating</i>
Total	Jumlah Keseluruhan nilai bobot	-	Jumlah Keseluruhan nilai skor

Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

d. Analisis Kuadran

Dari hasil analisis matriks IFAS dan EFAS serta nilai skor IFAS dan EFAS kemudian digambarkan dalam bentuk analisis kuadran yang meliputi sebagai berikut;

1) Kuadran I (Pengembangan dan Pertumbuhan)

Dalam kuadran ini kekuatan yang dimiliki lebih dominan daripada kelemahannya, di samping itu peluang untuk tumbuh sangat bagus.

2) Kuadran II (Stabilitas dan Konsolidasi Internal)

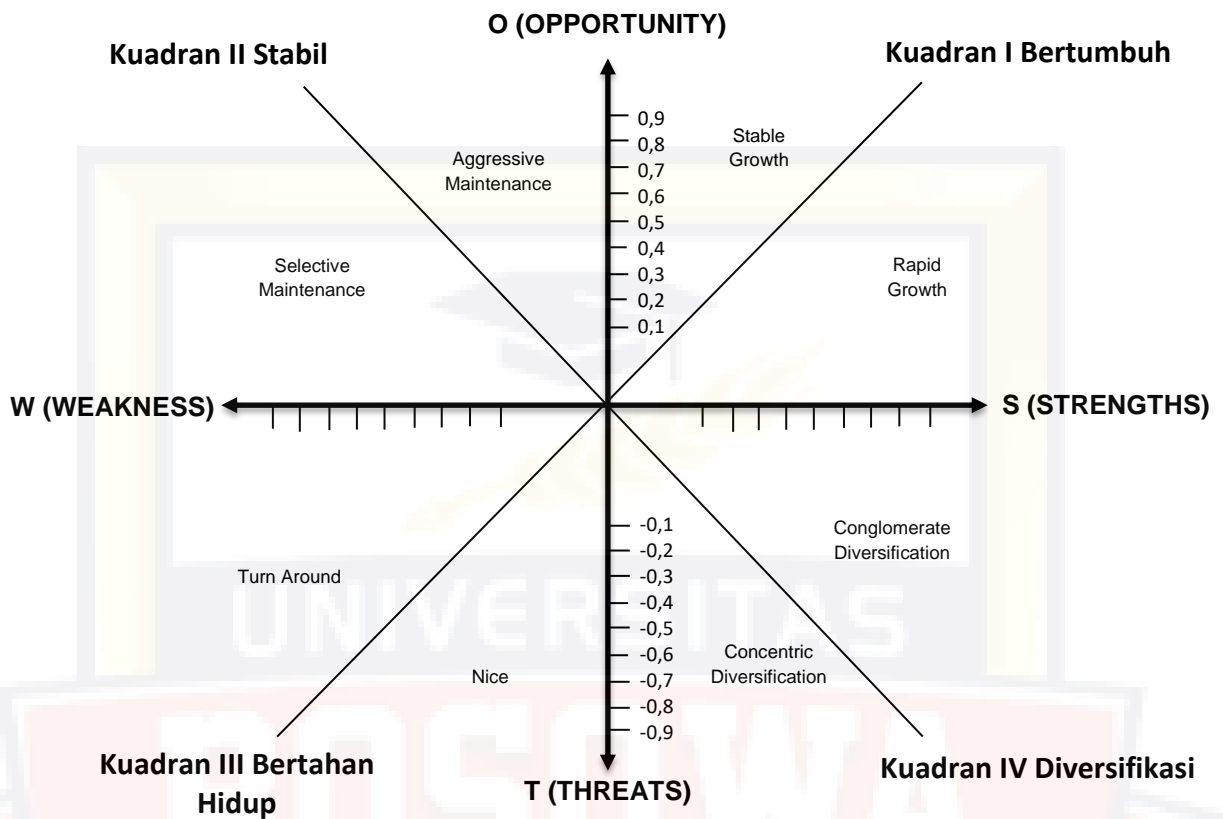
Peluang untuk tumbuh masih ada dengan terlebih dulu harus mengadakan stabilitas dan konsolidasi internal, karena masih ada kelemahan faktor internal.

3) Kuadran III (Penciutan Kegiatan)

Dalam kuadran ini menghadapi tantangan yang cukup berat, karena tidak mempunyai peluang untuk tumbuh dan kondisi internal lemah.

4) Kuadran IV (Diversifikasi Kegiatan)

Dalam kuadran ini posisi keberadaan pasar sangat kecil dan tingkat pertumbuhan rendah sehingga perlu dilakukan diversifikasi.



Sumber : Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

-0,9 -0,7 -0,5 -0,3 -0,1 0,1 0,3 0,5 0,7 0,9



UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula, Gambaran Umum Wilayah Kota Sanana, Potensi Sumberdaya Alam, Sistem Jaringan Jalan Pulau Sulabesi, Analisis Fungsi, Kondisi dan Kebutuhan Jaringan Jalan Pulau Sulabesi serta Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Pulau Sulabesi.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM WILAYAH KABUPATEN KEPULAUAN SULA

Kabupaten Kepulauan Sula merupakan suatu daerah Tingkat II yang merupakan suatu kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas wilayah tertentu yang berhak, berwenang dan berkewajiban mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri dalam ikatan NKRI, sesuai UU Nomor 1 Tahun 2003.

Awalnya Kepulauan Sula terdiri dari 3 pulau besar yaitu Pulau Sulabesi, Pulau Mangoli dan Pulau Taliabu yang mana di dalamnya terdapat berbagai kecamatan dan desa. Namun semenjak tahun 2013, berdasarkan UU No.6 Tahun 2013, Pulau Taliabu secara administratif berdiri sebagai kabupaten baru.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Kepulauan Sula Nomor 4 tahun 2010 tentang pemekaran desa, wilayah administrasi Kabupaten Kepulauan Sula mengalami perubahan jumlah desa, dimana saat ini jumlah desa di Kabupaten Kepulauan Sula menjadi 79 desa yang sebelumnya hanya 78 desa tersebar di Pulau Sulabesi dan Pulau Mangoli. Satu desa yang baru adalah Desa Jere yang merupakan pecahan Desa Mangoli di Kecamatan Mangoli Tengah. Selain itu, Kabupaten Kepulauan Sula juga terdiri dari 2 (dua) pulau besar yaitu Pulau Sulabesi dan Pulau Mangoli, serta beberapa pulau-

pulau kecil lainnya, sedangkan Ibukota Kabupaten terletak di Kota Sanana (Pulau Sulabesi).

Luas wilayah Kabupaten Kepulauan Sula terdiri dari 2 (dua) bagian yaitu wilayah lautan dengan luas 6.647,17 Km², dan wilayah daratan seluas 7.085,53 Km². Batas geografis wilayah terletak antara 01031'-02033' Lintang Selatan dan 124006'-126036' Bujur Timur dimana :

- Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Maluku
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Banda
- Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Seram
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Pulau Taliabu

Tabel 4.1.
Administrasi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013

No	Kecamatan	Luas Daratan (Km ²)	Luas Lautan (Km ²)	Luas (Km ²)	Presenase (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Pulau Sulabesi		1.476,15	2.834,33	4.310,48	30,48
1	Sulabesi Barat	246,46	699,76	946,22	6,98
2	Sulabesi Selatan	285,76	777,89	1063,65	7,85
3	Sanana	222,24	270,88	493,11	3,64
4	Sulabesi Tengah	238,55	341,17	579,72	4,28
5	Sulabesi Timur	213,72	115,28	329,00	2,43
6	Sanana Utara	269,43	629,35	898,78	6,63
Pulau Mangoli		5.609,38	3.812,84	9.422,22	69,52
1	Mangoli Timur	899,65	804,69	1704,34	12,58
2	Mangoli Tengah	1.207,63	487,21	1694,85	12,50
3	Mangoli Utara Timur	765,23	913,25	1678,48	12,38
4	Mangoli Barat	1.013,71	353,14	1366,85	10,08
5	Mangoli Utara	706,11	767,35	1473,46	10,87
6	Mangoli Selatan	1.017,05	487,21	1504,24	11,10
Kepulauan Sula		7.085,53	6.647,17	13.732,7	100

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

1. Aspek Fisik Dasar Wilayah

a. Topografi

Bentuk umum permukaan lahan di Kabupaten Kepulauan Sula dapat diketahui dari data ketinggian yang berasal dari Shuttle Radar Topography Mission (SRTM) yang dikeluarkan oleh Badan Geologi Amerika (USGS). Data tersebut cukup memberikan gambaran umum tentang topografi Kepulauan Sula. Topografi suatu daerah dapat digambarkan dengan ketinggian dan kemiringan lerengnya. Berikut rincian kondisi ketinggian dan kemiringan di Kabupaten Kepulauan Sula.

Ketinggian di Kabupaten Kepulauan Sula. Ketinggian digambarkan dalam 9 kelas ketinggian. Warna hijau hingga kuning menunjukkan ketinggian antara 0 m hingga 400 m, sedangkan warna kuning hingga warna merah menunjukkan ketinggian antara 400 m hingga 800-an m. Ketinggian kurang dari 400 meter tersebar di daerah dekat pantai dengan luasan yang mendominasi. Sementara itu ketinggian lebih dari 500 meter terdapat di tengah-tengah pulau di beberapa lokasi, yaitu di Kecamatan Mangoli Selatan, Mangoli Tengah/Timur, dan Mangoli Utara Timur. Luasan masing-masing kelas ketinggian disajikan pada Tabel 4.2. Terlihat bahwa ketinggian antara 0 m hingga 50 meter mendominasi kelas ketinggian yang ada, yaitu mencapai 23% dari seluruh wilayah. Sementara itu wilayah

dengan ketinggian lebih dari 700 meter hanya 2% atau sekitar 29 km².

Adapun titik tertinggi mencapai 1.112 m di atas permukaan laut (dpl), berada di Kecamatan Mangoli Selatan, Mangoli Tengah atau di Mangoli Timur.

Tabel 4.2.
Kelas Ketinggian Kabupaten Kepulauan Sula

No.	Ketinggian (Mdpl)	Luas (Km ²)	Persentase (%)
1	0 – 50	440	23
2	50 – 100	249	13
3	100 – 200	390	21
4	200 – 300	298	16
5	300 – 400	298	16
6	400 – 500	104	6
7	500 – 700	81	4
8	700 – 800	17	1
9	> 800	12	1

Sumber : Kabupaten Kepulauan Sula Dalam Angka, Tahun 2014

b. Kemiringan Lereng

Kemiringan lereng di Kabupaten Kepulauan Sula. Secara sekilas, kemiringan lereng curam hingga sangat curang mendominasi seluruh wilayah (warna kuning hingga merah), berada di Kecamatan Mangoli Selatan, Mangoli Tengah, Mangoli Timur, Mangoli Utara Timur dan sebagian besar di Pulau Sulabesi. Wilayah dengan kemiringan rendah (datar hingga landai) terdapat di daerah dekat dengan pantai, yaitu banyak terdapat di Kecamatan Mangoli Barat, Mangoli Utaran, sebagian

Kecamatan Mangoli Tengah, dan Mangoli Timur, serta sedikit di Kecamatan Sanana dan Sulabesi Barat. Luasan masing-masing kelas kemiringan lereng disajikan pada Tabel 3. Pada tabel tersebut jelas bahwa lereng curam mendominasi kelerengan di Kabupaten Kepulauan Sula, sebesar 34%. Meskipun demikian masih terdapat lereng datar dan landai yang banyak dibutuhkan dalam pembangunan infrastruktur, yaitu sebesar 32%.

Tabel 4.3.

Kelas Kelerengan Kabupaten Kepulauan Sula

No.	Kemiringan Lereng (%)	Klasifikasi	Luas (Km²)	Persentase (%)
1	0 – 8	Datar	356	20
2	8 – 15	Landai	216	12
3	15 – 25	Agak Curam	389	22
4	25 – 45	Curam	608	34
5	> 45	Sangat Curam	219	12

Sumber : Kabupaten Kepulauan Sula Dalam Angka, Tahun 2014

c. Geologi dan Geomorfologi

Berdasarkan cekungan sedimen tersier Indonesia (Simanjuntak, 1992) Pulau Mangole termasuk kedalam cekungan Sula, sedangkan berdasarkan peta cekungan sedimen Indonesia (Badan Geologi, 2009) merupakan bagian tersendiri yaitu termasuk cekungan Taliabu- Mangole. Pulau Taliabu dan Pulau Sulabesi merupakan bagian dari deretan Kepulauan Banggai Sula, secara tektonik merupakan bagian dari mintakat Banggai-Sula (Metcalf, 1990) atau benua kecil. Secara struktur

geologi, Kepulauan Sula merupakan hasil tumbukan dengan sistem penunjaman sepanjang timur Paparan Sunda yang menghasilkan kerangka tektonik Indonesia Bagian Timur. Kepulauan ini diyakini berasal dari batas utara benua Australia (Klompe, 1954) yang terpisah pada akhir Mesozoikum dan terdorong disepanjang sesar besar Sorong yang di akibatkan oleh pergerakan lempeng laut Filipina. Berdasarkan peta Landsystem dari RePPPProT diperoleh gambaran bentuk lahan di Kabupaten Kepulauan Sula seperti disajikan pada Tabel berikut.

Tabel 4.4.
Keadaan Geologi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula

No.	Bentuk Lahan	Luas (Km ²)	Persentase (%)
1	Punggung bukit sedimentasi tidak simetris	688	38
2	Komplek dataran dan kipas aluvial	28	2
3	Pulau karang dan karang pengangkatan	33	2
4	Perbukitan berbatu karst datar	81	5
5	Perbukitan dan kaki bukit karst	142	8
6	Lereng gunung sempit berbatuan beku	432	24
7	Lereng pegunungan sangat curam	324	18
8	Perbukitan terjal berbatuan metamorfik	27	2
9	Punggung bukit terjal vulkanik	33	2

Sumber : RePPPProT

Dari tabel tersebut terlihat bahwa bentuk lahan yang paling dominan adalah Punggung bukit sedimentasi tidak

simetris dengan luas mencapai 38%. Sementara itu bentuk lahan dataran dan kipas aluvial yang umumnya cocok untuk permukiman hanya 2% dari seluruh wilayah Kabupaten Kepulauan Sula.

d. Iklim dan Curah Hujan

Musim yang terdapat di Kabupaten Kepulauan Sula sama seperti umumnya yang terjadi di Indonesia. Di Indonesia, hanya dikenal dua musim, yaitu musim kemarau dan penghujan. Pada bulan Juni sampai dengan September arus angin berasal dari Australia dan tidak banyak mengandung uap air, sehingga mengakibatkan musim kemarau. Sebaliknya pada bulan Desember sampai dengan Maret arus angin yang banyak mengandung uap air berhembus dari Asia dan Samudra Pasifik sehingga terjadi musim hujan. Keadaan seperti ini berganti setiap setengah tahun setelah melewati masa peralihan pada bulan April-Mei dan Oktober-November.

Curah hujan di suatu tempat antara lain dipengaruhi oleh keadaan iklim, keadaan geografi dan pertemuan arus udara. Oleh karena itu jumlah curah hujan beragam menurut bulannya. Ratarata curah hujan selama tahun 2013 berkisar antara 38 mm (September) sampai 588,1 mm (Juli).

Tabel 4.5.

Klimatologi Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula

No	Bulan	Jumlah Hari Hujan	Curah Hujan	Kecepatan Angin Rata2		Arah Angin Terbanyak
				Kecepatan rata2	Kecepatan Max.	
1	Januari	97.7	16	3	14	NW
2	Februari	102.4	15	1	13	NW
3	Maret	133.6	14	3	9	E
4	April	218.9	22	3	19	E
5	Mei	112.6	21	3	13	E
6	Juni	205.6	24	4	14	SE
7	Juli	588.1	24	5	15	E
8	Agustus	135.7	17	1	19	E
9	September	38.0	7	1	19	E
10	Oktober	78.2	12	1	13	E
11	November	133.7	18	3	24	E
12	Desember	212.6	22	3	10	W
Rata-rata		171.4	17,7	2,6	15,2	

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

e. Suhu dan Keadaan Angin

Suhu udara di suatu tempat antara lain ditentukan oleh tinggi rendahnya tempat tersebut dari permukaan air laut dan jaraknya dari pantai. Pada tahun 2013, suhu udara rata-rata berkisar antara 24,20C sampai 32,20C. Suhu udara maksimum terjadi pada bulan Maret yang berkisar 27,90C, sedangkan suhu udara minimum terjadi pada bulan Juli yang berkisar 26,40C.

Kecepatan angin hampir di seluruh wilayah Kepulauan Sula merata setiap bulannya, yaitu berkisar antara 1 knots hingga 5 knots dimana pada bulan Juli mencapai kecepatan tertingginya, seperti yang disajikan pada Tabel berikut.

Tabel 4.6.**Suhu dan Keadaan Angin di Wilayah Kabupaten Kepulauan Sula**

No.	Bulan	Temperatur			Kelembaban	Rata2 Penyinaran Matahari
		Rata2 Harian	Rata2 Max.	Rata2 Min.		
1	Januari	27.8	32.0	25.5	83	40
2	Februari	27.8	32.0	25.5	82	50
3	Maret	27.9	32.2	25.3	82	65
4	April	27.9	31.4	25.5	84	60
5	Mei	27.7	31.5	25.2	85	66
6	Juni	27.5	31.3	24.9	85	64
7	Juli	26.4	29.8	24.3	87	29
8	Agustus	27	30.4	24.2	81	59
9	September	27.3	31.0	24.4	80	72
10	Oktober	27.8	32.0	24.7	80	73
11	November	27.6	31.6	24.7	83	72
12	Desember	27.5	31.5	24.9	84	61
Rata-rata		27.5	31.4	24.9	83	59,2

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

f. Hidrologi

Kondisi hidrologi Kepulauan Sula ditandai dengan sedikitnya jumlah sungai dengan panjang yang tidak panjang. Berdasarkan data Peta Rupa Bumi Indonesia skala 1:250.000, panjang sungai di Kabupaten Kepulauan Sula hanya sekitar 194 km, berada di Kecamatan Mangoli Barat, Mangoli Utara, Mangoli Selatan, Mangoli Tengah, dan Sanana (Gambar 9). Sungai-sungai tersebut tidak dialiri air sepanjang tahun namun hanya pada musim hujan saja (sungai intermiten).

Keberadaan sungai-sungai itu di Kepulauan Sula juga bermanfaat untuk masyarakat dalam kebutuhan sehari-hari misalnya dimanfaatkan untuk mandi dan mencuci. Sehingga masyarakat Kepulauan Sula sebagian yang bermukim di bantaran sungai, seperti yang disajikan pada tabel berikut.

Tabel 4.7.

Banyaknya Keluarga yang Tinggal di Bantaran Sungai yang Melintasi Kecamatan di Kabupaten Kepulauan Sula, 2013

No.	Kecamatan	Jumlah Keluarga Yang Tinggal di Bantaran Sungai
1	Sulabesi Barat	0
2	Sulabesi Selatan	0
3	Sanana	117
4	Sulabesi Tengah	0
5	Sulabesi Timur	0
6	Sanana Utara	0
7	Mangoli Timur	0
8	Mangoli Tengah	0
9	Mangoli Utara Timur	16
10	Mangoli Barat	0
11	Mangoli Utara	0
12	Mangoli Selatan	9
Jumlah		142

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

g. Oseanografi

Parameter oseanografi yang penting diantaranya adalah suhu dan kandungan klorofil-A perairan. Kondisi kedua

parameter ini dapat diketahui secara umum dari data satelit NOAA-AVHRR dan Aqua MODIS. Variasi suhunya adalah antara 28°C hingga 31°C. Suhu yang relatif tinggi ada di wilayah barat daya Pulau Mangoli, sedangkan suhu yang relatif rendah berada di sebelah timur Pulau Mangoli. Hal ini kemungkinan disebabkan akses lebih luas di wilayah barat daya yang berhubungan langsung dengan Laut Banda yang lebih luas daripada di wilayah timur yang berhubungan dengan Laut Seram yang lebih sempit. Kandungan klorofil di perairan Kabupaten Kepulauan Sula berkisar antara 0 hingga 2 mg/L. Nilai kandungan klorofil yang tinggi terdapat di daerah pantura Pulau Mangoli, Pulau Sulabesi dan sekitar Pulau Ipa dan Pulau Kena. Daerah dengan kandungan klorofil lebih dari 1 mg/L mencakup perairan seluas kurang lebih 128 km².

2. Kependudukan

Penduduk merupakan salah satu unsur utama dalam membentuk suatu wilayah, karakteristik penduduk merupakan faktor yang berpengaruh terhadap pengembangan atau pembangunan suatu wilayah dengan mempertimbangkan pertumbuhan penduduk, komposisi struktur kependudukan serta adat istiadat dan kebiasaan penduduk.

a. Pertumbuhan Penduduk

Perkembangan atau pertumbuhan penduduk merupakan indeks perbandingan jumlah penduduk pada suatu tahun terhadap jumlah penduduk pada tahun sebelumnya. Perkembangan jumlah penduduk dalam suatu wilayah dipengaruhi oleh faktor kelahiran dan kematian (pertambahan alami), selain itu juga dipengaruhi adanya faktor migrasi penduduk yaitu perpindahan keluar dan masuk. Pada dasarnya tingkat pertumbuhan jumlah penduduk, dapat digunakan untuk mengasumsikan prediksi atau meramalkan perkiraan jumlah penduduk dimasa yang akan datang. Prediksi perkiraan jumlah penduduk dimasa yang akan datang dilakukan dengan pendekatan matematis dengan pertimbangan pertumbuhan jumlah penduduk 3-5 tahun terakhir.

Data jumlah penduduk Kabupaten Kepulauan Sula 5 tahun terakhir menunjukkan peningkatan yang terjadi pada tahun 2010 sampai tahun 2013. Jumlah penduduk pada tahun 2010 sebanyak 82.146 jiwa yang meningkat di tahun 2013 hingga mencapai 91.406 jiwa. Hal tersebut memperlihatkan adanya pertambahan jumlah penduduk dengan selisih sebanyak 9.260 jiwa selama kurun waktu 5 tahun terakhir, dengan rata-rata pertumbuhan 0.64% pertahun. Indeks pertumbuhan jumlah penduduk Kabupaten Kepulauan Sula selama lima tahun terakhir, diuraikan pada tabel berikut :

Tabel 4.8.
Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Kepulauan Sula,
Tahun 2010-2013

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)			Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	
		2000	2010	2013	2000-2010	2010-2013
1	Sulabesi Barat	4.864	4.707	5.049	-0,56	0.64
2	Sulabesi Selatan	3.409	4.298	4.610	2,38	0.64
3	Sanana	20.229	25.183	27.013	2,16	0.64
4	Sulabesi Tengah	5.558	5.929	6.360	0,7	0.64
5	Sulabesi Timur	3.376	3.100	3.325	-0,89	0.64
6	Sanana Utara	3.868	5.675	6.087	3,91	0.64
7	Mangoli Timur	3.509	4.301	4.614	2,08	0.64
8	Mangoli Tengah	6.726	6.381	6.844	-0,7	0.64
9	Mangoli Utara Timur	3.736	3.777	4.051	-0,07	0.64
10	Mangoli Barat	10.943	7.084	7.599	-4,29	0.64
11	Mangoli Utara	11.460	10.115	10.850	-1,22	0.64
12	Mangoli Selatan	4.438	4.665	5.004	0,5	0.64
Jumlah		71.802	82.146	91.406	0,345	0.64

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Distribusi penduduk terkait dengan jumlah penduduk yang mendiami suatu wilayah atau pengelompokan jumlah penduduk yang didasarkan pada batasan administrasi wilayah yang bersangkutan. Jumlah penduduk yang terdistribusi pada suatu wilayah, akan mempengaruhi tingkat konsentrasi pelayanan sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk melayani kebutuhan penduduk pada wilayah tersebut.

Jumlah penduduk Kabupaten Kepulauan Sula pada akhir tahun 2014 berjumlah 7.085,53 jiwa yang terdistribusi pada 12 kecamatan, dengan tingkat persebaran yang tidak merata pada

setiap kecamatan. Distribusi jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Sanana dengan jumlah sebesar 27.013 jiwa atau sekitar 29,55% dari jumlah penduduk kabupaten, sedangkan distribusi penduduk terkecil adalah Kecamatan Sulabesi Timur dengan jumlah penduduk kurang lebih 3.325 jiwa atau sekitar 3,64% dari jumlah penduduk Kabupaten Kepulauan Sula, secara rinci diuraikan pada tabel dan diagram berikut :

Tabel 4.9.
Kepadatan Penduduk Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013

No	Kecamatan	Wilayah		Penduduk (Jiwa)		Kepadatan (Jiwa/Km ²)
		Luas (Km ²)	%	Jumlah	%	
1	Sulabesi Barat	246,46	3,48	5.049	5,52	20,49
2	Sulabesi Selatan	285,76	4,03	4.610	5,04	16,13
3	Sanana	222,24	3,14	27.013	29,55	121,55
4	Sulabesi Tengah	238,55	3,37	6.360	6,96	26,66
5	Sulabesi Timur	213,72	3,02	3.325	3,64	15,58
6	Sanana Utara	269 ,43	3,80	6.087	6,66	22,59
7	Mangoli Timur	899,65	12,70	4.614	5,05	5,13
8	Mangoli Tengah	1.207,63	17,04	6.844	7,49	5,67
9	Mangoli Utara Timur	765,23	10,80	4.051	4,43	5,29
10	Mangoli Barat	1.013,71	14,31	7.599	8,31	7,50
11	Mangoli Utara	706,11	9,97	10.850	11,87	15,37
12	Mangoli Selatan	1.017,05	14,35	5.004	5,47	4,92
Jumlah		6816,11	100,01	91.406	100	266,88

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

c. Komposisi Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

Struktur penduduk menurut jenis kelamin merupakan perbandingan yang memperlihatkan selisih antara jumlah penduduk laki-laki dan perempuan. Berdasarkan sumber data

yang diperoleh, dapat diuraikan bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Kepulauan Sula terdiri dari laki-laki kurang lebih 46.286 jiwa dan jumlah penduduk perempuan kurang lebih 45.120 jiwa. Secara rinci struktur penduduk menurut usia diuraikan pada tabel berikut :

Tabel 4.10.
Komposisi Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin
Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013

NO	Kecamatan	Jenis Kelamin (Jiwa)		Jumlah (Jiwa)	Rasio
		Laki-laki	Perempuan		
1	Sulabesi Barat	2.577	2.472	5.049	1,04
2	Sulabesi Selatan	2.273	2.337	4.610	0,97
3	Sanana	13.563	13.450	27.013	1,01
4	Sulabesi Tengah	3.156	3.204	6.360	0,98
5	Sulabesi Timur	1.691	1.634	3.325	1,03
6	Sanana Utara	3.169	2.918	6.087	1,09
7	Mangoli Timur	2.325	2.289	4.614	1,01
8	Mangoli Tengah	3.519	3.325	6.844	1,06
9	Mangoli Utara Timur	2.047	2.004	4.051	1,02
10	Mangoli Barat	3.831	3.768	7.599	1,02
11	Mangoli Utara	5.573	5.277	10.850	1,06
12	Mangoli Selatan	2.562	2.422	5.004	1,06
Jumlah		46.286	45.120	91.046	1,03

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

d. Komposisi Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur

Kajian tentang struktur penduduk menurut usia dimaksudkan untuk mengetahui jumlah pada setiap kelompok umur tertentu, terutama kelompok umur yang berkaitan dengan usia sekolah, usia kerja, dan usia produktif atau usia angkatan kerja. Pengelompokan penduduk menurut umur di Kabupaten Kepulauan Sula pada tahun 2013 dibagi atas 3 kelompok utama, yaitu :

- Usia Balita (0-4) tahun
- Usia Sekolah
- Usia Angkatan kerja

Secara rinci struktur penduduk menurut usia diuraikan pada tabel berikut :

Tabel 4.11.
Komposisi Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur
di Kabupaten Kepulauan Sula Tahun 2013

NO	Kecamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	0 – 4	5.739	5.457	11.196
2	5 – 9	6.042	5.756	11.798
3	10 – 14	5.400	5.092	10.492
4	15 – 19	4.751	4.284	9.035
5	20 – 24	3.666	3.673	7.339
6	25 – 29	3.559	3.638	7.197
7	30 – 34	3.388	3.754	7.142
8	35 – 39	3.221	3.372	6.593
9	40 – 44	2.614	2.591	5.205
10	45 – 49	2.302	2.089	4.391
11	50 – 54	1.886	1.726	3.612
12	55 – 59	1.407	1.285	2.692
13	60 – 64	1.011	990	2.001
14	65 – 69	669	634	1.303
15	70 – 74	350	337	687
16	75 +	281	442	723
Jumlah		46.286	45.120	91.406

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

e. Struktur Ketenagakerjaan

Angkatan kerja adalah penduduk berumur 15 tahun ke atas yang bekerja, sementara tidak bekerja atau sedang mencari pekerjaan. Penduduk berumur kurang dari 15 tahun meskipun telah melakukan telah melakukan pekerjaan guna memenuhi kebutuhan hidup tidak terkategori sebagai angkatan kerja.

Angkatan kerja merupakan bagian dari aspek demografi penduduk yang mempunyai kecenderungan bertambah atau menurun sejalan dengan perubahan yang dialami oleh penduduk itu sendiri. Hal ini terjadi karena faktor alamiah seperti kelahiran, kematian maupun perpindahan yang menyebabkan bergesernya pola kependudukan secara keseluruhan.

Pertumbuhan tenaga kerja yang kurang diimbangi dengan pertumbuhan lapangan kerja cenderung menurun. Meski demikian jumlah penduduk yang bekerja tidak selalu menggambarkan jumlah kesempatan kerja yang ada. Hal ini dikarenakan sering terjadinya mismatch dalam pasar kerja. Menurut data pada Dinas Tenaga Kerja Kepulauan Sula dari sekitar 183 orang pencari kerja pada tahun 2013, yang terserap pasar kerja hanya 85 orang atau sekitar 46.45 Persen. Secara lebih terperinci data yang tercatat di Dinas Tenaga Kerja dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel 4.12.
Pekerja Umur 15 Tahun Ke Atas menurut Lapangan Usaha
di Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2013

No	Lapangan Usaha	Laki-laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	Jumlah (Jiwa)
1	Pertanian	25.223	6.391	31.614
2	Industry	1.638	0	1.638
3	Jasa-jasa	8.140	6.806	14.946
Total		35.001	13.197	48.198

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

B. POTENSI SUMBER DAYA ALAM

Pulau Sulabesi merupakan salah satu pulau di Kabupaten Kepulauan Sula yang memiliki perkembangan daerah yang cukup berkembang, perkembangan tersebut sangat didukung oleh adanya potensi sumber daya alam yang dimiliki yang merupakan potensi dasar dalam mengembangkan daerah tersebut. Adapun potensi sumberdaya berupa sumberdaya hasil-hasil pertanian, perkebunan, perikanan, pariwisata, dan sebagainya. Untuk lebih jelasnya mengenai potensi-potensi tersebut sebagaimana pada pembahasan berikut:

1. Sektor Pertanian

Penggunaan lahan pertanian dibedakan atas lahan sawah dan lahan bukan sawah (kering). Pada Tahun 2013, kedua jenis ini masih didominasi oleh lahan bukan sawah (ladang) dengan luas lahan 40 Ha. Penggunaan lahan persawahan yang paling besar berdasarkan kecamatan adalah guna lahan bukan sawah yaitu di Kecamatan Sanana seluas 25 Ha dan Kecamatan Sulabesi Timur masing-masing terdapat 15 Ha, selebihnya di kecamatan lainnya belum terdapat padi ladang tersebut. Untuk padi sawah belum terdapat di Pulau Sulabesi.

Sedangkan untuk tingkat produktifitas padi ladang di Kecamatan Mangoli Utara sangat besar yaitu 120 ton yang lebih besar dibandingkan tingkat produktifitas padi ladang di Kecamatan Mangoli Tengah yang memiliki areal yang cukup luas dibandingkan

dengan seluruh wilayah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.13.
Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Padi (Padi Sawah dan Padi Ladang) menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013

NO	Kecamatan	Padi Ladang			Padi Sawah		
		Luas Panen (Ha)	Pro-duksi (Ton)	Rata2	Luas Panen (Ha)	Pro-duksi (Ton)	Rata2
1	Sanana	25	75	3	0	0	0
2	Sanana Utara	0	0	0	0	0	0
3	Sulabesi Barat	0	0	0	0	0	0
4	Sulabesi Tengah	0	0	0	0	0	0
5	Sulabesi Timur	15	45	3	0	0	0
6	Sulabesi Selatan	0	0	0	0	0	0
Jumlah		40	120	6	0	0	0

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Pada jenis tanaman pertanian jagung dan kacang kedelai, dengan luas areal pertanian masing-masing 181 ha dan 1,080 Ha tanaman jagung yang tersebar pada seluruh kecamatan yang ada di Pulau Sulabesi, namun di Kecamatan Sanana Utara dan Kecamatan Sulabesi Barat hanya memiliki 2 sampai 3 Ha tanaman jagung, selebihnya diatas 20 Ha sampai dengan 68 Ha tanaman jagung. Hal ini berbeda dengan pertanian tanaman kacang kedelai yang hanya berada di Kecamatan Sulabesi Selatan dengan luasan areal yaitu 2,5 Ha, sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 4.14.
Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Jagung dan Kacang Kedelai
menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013

NO	Kecamatan	Jagung			Kacang Kedelai		
		Luas Panen (Ha)	Pro-duksi (Ton)	Rata2	Luas Panen (Ha)	Pro-duksi (Ton)	Rata2
1	Sanana	68	408	6	0	0	0
2	Sanana Utara	2	12	6	0	0	0
3	Sulabesi Barat	3	12	6	0	0	0
4	Sulabesi Tengah	68	408	6	0	0	0
5	Sulabesi Timur	20	120	6	0	0	0
6	Sulabesi Selatan	20	120	6	2,5	12,5	5
Jumlah		180	1.080	36	2,5	12,5	5

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Kacang tanah merupakan salah satu komoditi tanaman pertanian yang cukup minim diusahakan oleh masyarakat di Pulau Sulabesi. Luas areal tanaman dan produktifitasnya cukup kecil, namun hamper tersebar diseluruh bagian wilayah Pulau Sulabesi kecuali pada Kecamatan Sanana dan Kecamatan Sanana Utara. Komoditi dengan luas areal kurang lebih 16 Ha dengan rata-rata antara 3 sampai 7,5 Ha ini memiliki produktifitas tanaman yang cukup besar jika dibandingkan dengan luasan lahan yang diusahakan yaitu sebanyak 64 ton pada tahun 2013 sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 4.15.
Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Kacang Tanah menurut
Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013

NO	Kecamatan	Kacang Tanah		
		Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)	Rata2
1	Sanana	0	0	0
2	Sanana Utara	0	0	0
3	Sulabesi Barat	3	12	4
4	Sulabesi Tengah	5	20	4
5	Sulabesi Timur	3	12	4
6	Sulabesi Selatan	5	20	4
Jumlah		16	64	16

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Untuk tanaman ubi kayu maupun ubi jalar merupakan salah satu komoditi favorit petani di Pulau Sulabesi. Hal ini dapat dilihat dari luasan areal, tingkat produktifitas maupun sebarannya yang berada diseluruh wilayah kecamatan. Berdasarkan data statistic Kabupaten Kepulauan Sula tahun 2013, produksi tanaman ubi cukup besar yaitu sekitar 996 ton ubi kayu dan sebanyak 396 ton ubi jalar yang dihasilkan di Pulau Sulabesi, namun jika dilihat dari tingkat produktifitasnya, jenis ubi kayu lebih besar dibandingkan dengan ubi jalar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.16.
Luas Panen, Produksi, dan Produktivitas Ubi Kayu dan Ubi Jalar
menurut Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013

NO	Kecamatan	Ubi Kayu			Ubi Jalar		
		Luas Panen (Ha)	Pro-duksi (Ton)	Rata2	Luas Panen (Ha)	Pro-duksi (Ton)	Rata2
1	Sanana	5	60	12	3	27	9
2	Sanana Utara	9	108	12	4	36	9
3	Sulabesi Barat	18	216	12	9	81	9
4	Sulabesi Tengah	15	180	12	7	63	9
5	Sulabesi Timur	17	204	12	9	81	9
6	Sulabesi Selatan	19	228	12	12	108	9
Jumlah		83	996	72	44	396	54

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Selain tanaman pertanian diatas, Pulau Sulabesi juga merupakan salah satu daerah yang memiliki keanekaragaman sayuran yang dihasilkan. Dari data statistic, dapat dilihat terdapat 17 jenis sayuran yang dihasilkan didaerah ini. Jenis sayuran yang paling besar produksinya adalah sayur kangkung dengan luas panen sekitar 118 Ha, dan memproduksi sekitar 353 ton kangkung di tahun 2013 dari 5.087 ton sayuran yang dihasilkan di Pulau Sulabesi. Pada tabel berikut telah diuraikan secara rinci jenis sayuran, produksi dan rata-rata produksi sayuran yang dihasilkan di Kabupaten Kepulauan Sula di tahun 2013.

Tabel 4.17.
Luas Panen, Produksi, dan Rata-Rata Produksi Sayuran menurut
Komoditi di Pulau Sulabesi, 2012

No	Jenis Sayuran	Luas Panen (Ha)	Produksi (Ton)	Rata-rata (Ton/Ha)
1	Bawang Merah	5,0	49,00	9,80
2	Bawang Putih	-	-	-
3	Bawang Daun	12,0	37,00	3,00
4	Kentang	-	-	-
5	Kubis	-	-	-
6	Wortel	-	-	-
7	Kacang Panjang	68,0	489,00	7,00
8	Cabe Merah Besar	55,0	430,00	7,80
9	Cabe Rawit	70,0	421,00	6,00
10	Petai	38,0	110,00	2,80
11	Tomat	74,0	1006	13,00
12	Terung	72,0	706,00	9,80
13	Buncis	13,0	104,00	8,00
14	Mentimun	66,0	783,00	11,80
15	Labu Siam	22,0	244,00	11,00
16	Kangkung	118,0	353,00	2,90
17	Bayam	80,0	252,00	3,15
18	Melinjo	-	-	-
19	Jengkol	-	-	-
20	Melon	2,0	19,00	9,50
21	Semangka	7,0	84,00	12,00
Jumlah		702	5.087	118,05

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Jenis sayuran yang telah diuraikan diatas, jika dilihat berdasarkan kecamatan, produksinya hamper merata diseluruh bagian wilayah Pulau Sulabesi. Rata-rata produksi sayuran pada tahun 2013 adalah sebanyak 44,6 ton. dengan produksi tiap kecamatan antara 202 sampai 441 ton. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.18.
Luas Panen, Produksi, dan Rata-Rata Produksi Sayuran menurut
Kecamatan di Pulau Sulabesi, 2013

NO	Kecamatan	Luas Penen (Ha)	Produksi (Ton)	Rata- rata
1	Sanana	58	441	7.6
2	Sanana Utara	52	256	6.8
3	Sulabesi Barat	26	202	7.7
4	Sulabesi Tengah	35	245	7
5	Sulabesi Timur	33	262	7.9
6	Sulabesi Selatan	33	253	7.6
Jumlah		237	1659	44.6

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

2. Sektor Perkebunan

Perkebunan merupakan sektor andalan bagi masyarakat Maluku pada umumnya, hasil rempah-rempah yang sangat diminati Negara lain seperti cengkeh dan pala merupakan ciri khas bagi masyarakat Maluku. Pulau Sulabesi yang merupakan bagian tak terpisahkan dari sejarah peradaban penjajahan yang mengambil rempah-rempah di tanah Maluku sampai saat ini masih tetap menjadi andalan masyarakat diwilayah ini.

Salah satu mata pencaharian utama masyarakat di Plau Sulabesi yang sudah mendarah daging ini cukup potensial dan berkembang. Berdasarkan data statistic, jenis komoditi perkebunan yang tersebar di Pulau Sulabesi antara lain adalah perkebunan kelapa, jambu mete, kakao, cengkeh, kopi dan pala. Data menunjukkan jenis tanaman perkebunan kelapa merupakan komoditi yang sangat besar kontribusi bagi masyarakat petani yaitu seluas 3.311 Ha, kemudian jambu mete 3.100 ha, kakao seluas

2.904 ha, perkebunan cengkeh seluas 1.224 ha, serta perkebunan kopi seluas 481 ha dan perkebunan pala seluas 392 ha. Demikian halnya dengan produksinya juga seimbang dengan luasan areal jenis tanaman perkebunannya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.19.
Luas Lahan Tanaman Perkebunan di Pulau Sulabesi (ha), 2012

NO	Kecamatan	Kelapa	Kakao	Ceng-keh	Pala	Jambu Mete	Kopi
1	Sanana	412	459	281	76	375	91
2	Sanana Utara	117	139	119	63	373	76
3	Sulabesi Barat	966	572	119	69	461	99
4	Sulabesi Tengah	422	437	288	41	342	73
5	Sulabesi Timur	427	635	265	57	321	77
6	Sulabesi Selatan	967	662	152	86	1.228	65
Jumlah		3.311	2.904	1.224	392	3.100	481

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Tabel 4.20.
Produksi Tanaman Perkebunan di Pulau Sulabesi (Ton), 2012

NO	Kecamatan	Kelapa	Kakao	Cengkeh	Pala	Jambu Mete	Kopi
1	Sanana	480	146	103	38	160	13
2	Sanana Utara	29	44	54	16	131	8
3	Sulabesi Barat	1.121	269	29	28	13	9
4	Sulabesi Tengah	441	165	133	18	13	12
5	Sulabesi Timur	500	694	121	21	136	5
6	Sulabesi Selatan	1.141	330	45	33	53	10
Jumlah		43.654	3.843	881	357	710	106

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

3. Sektor Perikanan

Kabupaten Kepulauan Sula merupakan wilayah kepulauan yang memiliki 2 (dua) pulau besar yaitu Pulau Sulabesi dan Pulau Mangoli serta beberapa pulau-pulau kecil. Dengan bentuk alam wilayah yang merupakan daerah kepulauan dengan pesisir yang sangat potensial baik perikanan, pariwisata maupun transportasi laut yang sangat mendukung sehingga sektor perikanan sangat mendapat perhatian khusus dari pemerintah Kabupaten Kepulauan Sula dalam mengembangkan kemaritiman dengan potensi sumberdaya alam yang melimpah.

Data awal yang terhimpun yang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Kepulauan Sula menunjukkan potensi perikanan di daerah ini sangat besar. Hasil perikanan yang besar ini menjadi mata pencaharian utama yang dimanfaatkan oleh masyarakat di daerah ini. Produksi hasil perikanan 3 (tiga) tahun terakhir (2011-2013) menunjukkan angka yang memiliki prospek yang cukup besar,. Peningkatan produksi hasil perikanan Pulau Sulabesi ini mencapai selisih ratusan ton tiap tahunnya, dimana pada tahun 2011 total produksi hasil perikanan mencapai 6.973 ton, meningkat cukup signifikan menjadi 7.323 ton dan pada tahun 2013 terjadi peningkatan yaitu mencapai 7.688 ton.

Dengan produksi yang cukup besar ini, sektor perikanan juga berhasil mempekerjakan nelayan sebanyak 3.095 pekerja nelayan pada tahun 2013. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.21.
Perkembangan Produksi Hasil Perikanan Dirinci Menurut Kecamatan
di Pulau Sulabesi, 2011 – 2013 (Ton)

No	Kecamatan	Tahun			Jumlah Pekerja Perikanan(2013)
		2011	2012	2013	
1	Sanana	572	601	631	496
2	Sanana Utara	5.101	5.356	5.624	1.301
3	Sulabesi Barat	450	473	496	310
4	Sulabesi Tengah	412	433	454	620
5	Sulabesi Timur	201	211	222	135
6	Sulabesi Selatan	237	249	261	233
Total		6.973	7.323	7.688	3.095

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Tabel 4.22.
Perkembangan Produksi Hasil Perikanan menurut Jenis Ikan di Pulau
Sulabesi, 2011 – 2013

No	Jenis Ikan	Tahun		
		2011	2012	2013
1	Tuna	318,5	889,3	725,4
2	Cakalang	307,5	338,5	268,1
3	Tengiri	57,2	42,8	37,4
4	Dasar Campur	724,8	735,0	328,3
5	Layang	472,3	576,1	268,1
6	Deho	78,3	124,5	97,3
7	Julung-Julung	468,69	364,3	295,2
8	Teri	105,2	113,3	85,7
9	Lobster	5,7	4,2	2,1
10	Hiu	0,3	0,4	0,4
11	Cumi-cumi	0	0	0,5
12	Gurita	5,2	7,2	1,4
13	Kembung	23,45	23,48	15,2
14	Ubur-ubur	-	-	107
15	Udang Putih	1,2	1,2	1,6
Total		2.568,34	3.220,28	2.233,7

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

4. Sektor Peternakan

Jenis ternak yang besar populasinya adalah kambing 4.506 ekor, sapi 3.691 ekor, dan kerbau 24 ekor. Sedangkan Populasi ayam buras sangat besar yaitu sebanyak 27.125 ekor, dibandingkan jenis pedaging yang hanya diproduksi di Kecamatan Sanana sebanyak 4.900 ekor, sedangkan itik sebanyak 1.179 ekor, sebagaimana pada tabel berikut.

Tabel 4.23.
Populasi Ternak Menurut Jenis di Pulau Sulabesi, 2013 (Ekor)

No	Kecamatan	Sapi	Kerbau	Kambing	Babi	Kuda
1	Sanana	334	0	660	0	0
2	Sanana Utara	810	24	799	0	0
3	Sulabesi Barat	247	0	697	0	0
4	Sulabesi Tengah	461	0	756	0	0
5	Sulabesi Timur	744	0	786	0	0
6	Sulabesi Selatan	1.095	0	808	0	0
Jumlah		3.691	24	4.506	0	0

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Tabel 4.24.
Populasi Unggas Menurut Jenis di Pulau Sulabesi, 2013 (Ekor)

No	Kecamatan	Ayam Petelur	Ayam Pedaging	Ayam Buras	itik
1	Sanana	0	4.900	3.851	430
2	Sanana Utara	0	0	4.329	392
3	Sulabesi Barat	0	0	4.930	105
4	Sulabesi Tengah	0	0	5.008	123
5	Sulabesi Timur	0	0	4.108	62
6	Sulabesi Selatan	0	0	4.899	67
Jumlah		0	4.900	27.125	1.179

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

5. Sektor Pariwisata

Pembangunan sektor pariwisata diarahkan pada peningkatan peran pariwisata dalam kegiatan ekonomi yang dapat menciptakan lapangan kerja serta kesempatan berusaha dengan tujuan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat serta penerimaan daerah. Pembangunan ini diawali dari bidang penyedia akomodasi yaitu perhotelan. Perusahaan akomodasi terdiri dari usaha akomodasi bintang dan non bintang. Perusahaan akomodasi berbintang terdiri dari hotel bintang satu sampai bintang lima, sedangkan usaha akomodasi non bintang terdiri dari Hotel Melati, Penginapan Remaja, Pondok Wisata dan Usaha akomodasi lainnya. Pada tahun 2013 semua usaha akomodasi di Pulau Sulabesi masuk dalam kategori usaha akomodasi non bintang. Berdasarkan data dari Dinas Pariwisata, kecamatan dengan jumlah usaha akomodasi terbanyak berada di Kecamatan Sanana. Serta keberadaan Objek wisata di Pulau Sulabesi pada tahun 2013 yang terbanyak di Kecamatan Sanana. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4.25.
Jumlah Hotel / Penginapan dan Kamar di Pulau Sulabesi Menurut Kecamatan, 2013

No	Kecamatan	Hotel/Penginapan	Kamar
1	Sulabesi Barat	0	168
2	Sulabesi Selatan	0	10
3	Sanana	21	0
4	Sulabesi Tengah	0	0
5	Sulabesi Timur	0	0
6	Sanana Utara	2	0
Jumlah		21	178

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

Tabel 4.26.
Keberadaan Objek Wisata Di Pulau Sulabesi, 2013

No	Kecamatan	Jenis Objek Wisata		
		Alam	Bahari	Lainnya
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Sulabesi Barat	2	2	2
2	Sulabesi Selatan	0	0	0
3	Sanana	2	2	5
4	Sulabesi Tengah	1	1	0
5	Sulabesi Timur	1	1	0
6	Sanana Utara	1	1	0
Jumlah		7	7	7

Sumber : BPS Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2014

C. SISTEM JARINGAN JALAN PULAU SULABESI

Jaringan jalan adalah sebagai bagian dari sistem transportasi yang menghubungkan dan meningkatkan semua pusat kegiatan. Dimana suatu jaringan jalan memberikan pengaruh perkembangan perekonomian suatu wilayah, semakin banyak jaringan jalan semakin bagus pula perkembangan perekonomian wilayah tersebut.

Seiring dengan terus berkembangnya penduduk dan didukung dengan berkembangnya kegiatan-kegiatan perekonomian maka struktur jaringan jalan pun akan mengalami perubahan, perubahan struktur ini yang paling penting adalah penataan fungsi-fungsi jalan yang ada terutama untuk penggunaan transportasi regional dan lokal.

1. Fungsi dan Kondisi Jaringan Jalan

Jaringan jalan sangat mempengaruhi/mendorong kegiatan suatu wilayah, tentunya penetapan fungsi jalan sangat penting dalam mendukung hal tersebut, secara garis besar fungsi jalan dibagi atas empat yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan.

Berdasarkan identifikasi lapangan yang dilakukan dan diperkuat oleh data-data yang diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kepulauan Sula, jaringan jalan yang terdapat pada Pulau Sulabesi terbagi berdasarkan sistem jaringan jalan yang disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan. Berdasarkan fungsinya jaringan jalan yang terdapat pada Pulau Sulabesi dibagi menjadi tiga yaitu Jalan Kolektor Primer, Jalan Lokal Primer dan Lingkungan Primer. Kemudian terdapat pula status jalan yang mana dibagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten. Sedangkan untuk kondisi jalan dikelompokkan berdasarkan jenis jalan yang ada di Pulau Sulabesi.

a. Jalan Kolektor Primer (JKP)

Jalan Kolektor Primer terasuk salah satu sistem jaringan jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Biasanya jaringan jalan ini melayani lalu lintas cukup tinggi antara ibukota provinsi, juga melayani daerah sekitarnya. Seperti halnya kota-kota lainnya, Jalan Kolektor Primer (JKP) juga terdapat di Pulau Sulabesi. Namun yang terdapat pada Pulau Sulabesi Jalan Kolektor Primer (JKP) dibagi menjadi 3 (tiga) antara lain Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1), Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2) dan Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4).

1) Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1)

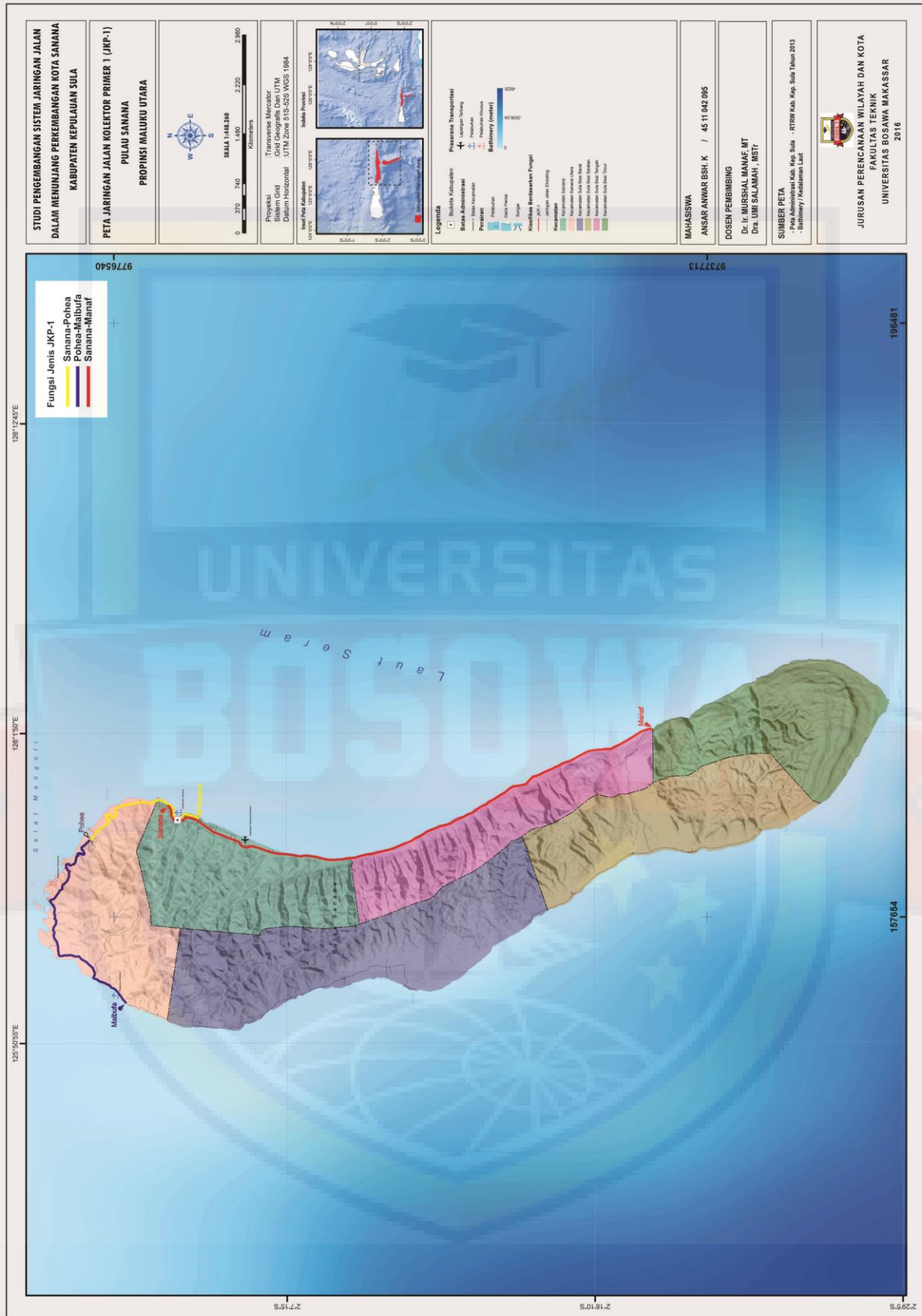
Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) yang terdapat pada Pulau Sulabesi yaitu jalan yang menghubungkan antar Sanana-Pohea, Pohea-Malbufa dan Sanana-Manaf. Aktivitas Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) menjangkau setengah dari Pulau Sulabesi, yang mana jenis Jalan Sanana-Pohea merupakan akses utama dan satu-satunya akses yang menghubungkan antara Ibukota Kabupaten dengan pusat pemerintahan (perkantoran), sedangkan jenis jalan pohea-malbufa merupakan jalan yang menghubungkan Pelabuhan dan Pertamina dengan Pusat Pemerintahan dan Ibukota

Kabupaten, sama halnya dengan jenis jalan lainnya jaringan jalan Sanana-Manaf juga memiliki peran khusus yang mana merupakan salah satu jalan yang sangat memiliki peranana penting di Pulau Sulabesi. Sebab, setengah dari Pulau Sulabesi terjangkau atas peranaan jalan Sanana-Manaf, bilamana akses jaringan jalan Sanana-Manaf terputus maka sebagian wilayah Pulau Sulabesi akan terisolir. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 4.27.
Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) Pulau Sulabesi Tahun 2014

No	Jenis Jalan	Fungsi	Status	Lebar (m)	Panjang (Km)	Panjang Kondisi Jalan		
						Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Sanana - Pohea	Jalan Kolektor Primer-1	Nasional	6	12,05	4	5	3,05
2	Pohea - Malbufa	Jalan Kolektor Primer-1	Nasional	6	13	5	5	3
3	Sanana - Manaf	Jalan Kolektor Primer-1	Nasional	6	31,68	15,00	5	11,68

Sumber : Dinas PU Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2015



Gambar 4.4. Peta Jaringan Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) Pulau Sulabesi

Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat dilihat bahwa jalan dengan jalur terpanjang yaitu jalan Sanana-Manaf yang mana memiliki panjang 31,68 Km dan lebar 6 meter dengan panjang sekian jalan Sanana-Manaf menjadi akses satu-satunya untuk menjangkau setengah dari Pulau Sulabesi namun berdasarkan data dan eksisting kondisi jaringan jalan Sanana-Manaf menjadi jaringan jalan dengan tingkat kerusakan terburuk dengan rusak berat mencapai 11 Km dan rusak ringan 5 Km. Berbeda dengan jalan Sanana-Manaf, jaringan jalan Pohea-Malbufa memiliki panjang 13 Km dan lebar 6 meter memiliki peranan penting dalam menyuplai minyak menuju Ibukota Kabupaten Kota Sanana. Sedangkan jaringan jalan Sanana-Pohea yang mana memiliki panjang 12,05 dengan lebar 6 meter memiliki peran pelayanan dalam berjalannya roda pemerintahan karena jalan Sanana-Pohea juga merupakan akses satu-satunya dari Ibukota menuju kawasan perkantoran yang berjarak 12,05 Km dari Kota Sanana.



Gambar 4.5. Dokumentasi Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1)

2) Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)

Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2) yang terdapat pada Pulau Sulabesi yaitu jalan yang menghubungkan antar Waiina-Malbufa, dan Waibau-Malbufa. Masing-masing Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2) lebarnya 4,50 meter dengan panjang untuk jalan Waiina-Malbufa 23,00 Km dan Fogi-Malbufa 15,00 Km. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 4.28.

Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2) Pulau Sulabesi Tahun 2014

No	Jenis Jalan	Fungsi	Status	Lebar (m)	Panjang (Km)	Panjang Kondisi Jalan		
						Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Wai Ina - Malbufa	Jalan Kolektor Primer-2	Provinsi	4,50	23,00	0,00	15,00	8,00
2	Fogi - Malbufa	Jalan Kolektor Primer-2	Provinsi	4,50	15,00	0,00	15,00	0,00

Sumber : Dinas PU Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2015

Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat dilihat bahwa jalan dengan jalur terpanjang yaitu jalan Waiina-Malbufa dengan panjang 23,00 Km dan lebar 4,50 meter. Kemudian di ikuti jalan Fogi-Malbufa yang memiliki panjang 15,00 Km dengan lebar 4,50 meter. Untuk memaparkan lebih jelas kondisi eksisting kedua jaringan jalan ini mungkin tidak dapat peneliti lakukan karena ketika peneliti melakukan peninjauan untuk melihat kondisi eksisting jalan tersebut yang telah terdaftar dalam data Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kepulauan Sula, namun yang ditemukan hanya semak belukar dan sebuah jalan kecil yang hanya bisa dilalui oleh pejalan kaki dan pengendara roda dua (Motor dan Sepeda). Namun jika kedua jaringan jalan ini terealisasi maka hampir seluruh wilayah Pulau Sulabesi dapat di akses melalui darat, karena sekarang masih ada beberapa desa yang belum dapat diakses menggunakan kendaraan roda empat (Mobil). Sehingga bilamana jalan Waiina-Malbufa terealisasi maka desa yang masih sulit untuk diakses seperti Desa Kabau, Desa Ona, Desa Nahi, Desa Paratina dan Desa Fokalit sudah dapat dengan mudah diases. Sebab, kondisinya sekarang ini untuk mencapai desa-desa tersebut masih harus menggunakan akses transportasi laut sehingga bilamana terjadi gelombang tinggi maka desa-desa tersebut hanya dapat

diakses dengan berjalan kaki menempuh puluhan kilometer atau menggunakan alternatif kendaraan roda dua dengan jalur yang tidak cukup mudah untuk di lalui kendaran. Demikian juga dengan jalan Fogi-Malbufa, bilamana jaringan jalan ini terealisasi maka akan lebih mempermudah akses Malbufa ke Pusat Kota Sanana yang mana jika pembangunan Pelabuhan Utama yang dikerjakan di Desa Malbufa terbangun maka jalur inilah alternatif terbaik untuk lebih mempersingkat waktu tempuh antara Pelabuhan Utama menuju Pusat Kota Sanana.



Gambar 4.7. Dokumentasi Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)

3) Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4)

Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) yang terdapat pada Pulau Sulabesi yaitu jalan Akses Dalam Kota Sanana, Manaf-Fatkauyon, Fatkauyon-Wainib, Manaf-Wainib, Wainib-Wai Ina, Waibau-Waikalopa dan Fogi-Bandara. Masing-

masing jalan tersebut dengan lebar yang bervariasi antara 4,50 dan 5 meter dengan panjang yang berbeda-beda pula.

Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

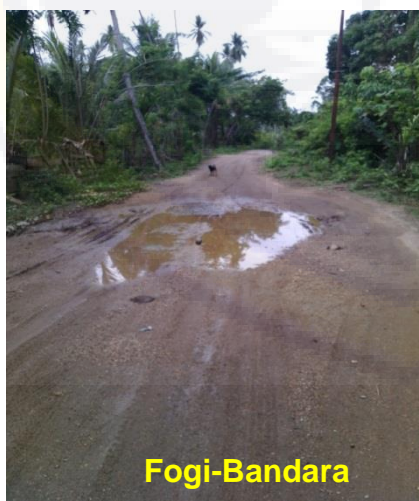
Tabel 4.29.
Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) Pulau Sulabesi Tahun 2014

No	Jenis Jalan	Fungsi	Status	Lebar (m)	Panjang (Km)	Panjang Kondisi Jalan		
						Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Manaf - Fatkauyon	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	4,50	15	15	0	0
2	Fatkauyon - Wainib	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	4,50	24	14	10	0
3	Manaf - Wainib	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	4,50	9,80	2	7,80	0
4	Wainib - Wai Ina	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	4,50	8,50	0	4	4,50
5	Kabau Darat - Kabau Laut	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	4,50	3	0	3	0
6	Waibau - Waikalopa	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	5	7	0	7	0
7	Fogi - Bandara	Jalan Kolektor Primer-4	Kabupaten	4,50	3,50	1,50	2	0

Sumber : Dinas PU Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2015

Berdasarkan tabel diatas jaringan Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) merupakan lanjutan/sambungan dari jaringan Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) dan Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2). Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) memiliki panjang dan lebar bervariasi yang mana jangkauan terpanjang yaitu jalan Manaf-Fatkauyon dengan panjang 15 kilometer dan lebar 4,50 meter. Sedangkan jangkauan terpendek terdapat pada jalan Kabau Darat-Kabau Laut yang panjangnya hanya 3 kilometer dan lebar 4,50. Namun dari data-data tersebut setelah dilakukan identifikasi, ketujuh jalan tersebut ternyata ditemukan dua jenis jalan yang pada kondisinya sama dengan penemuan pada Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2), yang mana jalan tersebut belum terealisasi sama sekali. Jalan-jalan tersebut yaitu yang terdapat pada jalan Fatkauyon-Wainib dan jalan Waibau-Waikalopa, yang lebih mencengangkan yaitu pada jenis jalan Waibau-Waikalopa yang mana jangkauan untuk kendaraan roda dua (motor) bahkan pejalan kakipun tidak dapat melaluinya, sebab jalan tersebut masih berupa hutan lebat. Sedangkan untuk jalan Fatkauyon-Wainib, jaringan jalan ini melalui 3 (tiga) desa diantaranya Desa Wailia, Desa Waigai dan Desa Fuata yang mana dari desa-desa tersebut sudah dapat diakses meskipun kondisi jalannya masih berupa jalan tanah yang belum teraspal, sehingga yang digunakan hanyalah kendaraan seperti truk atau sejenisnya untuk mengakses desa-desa tersebut. Namun untuk mengakses langsung desa-desa tersebut menggunakan jaringan jalan

Fatkauyon-Wainib tidak dapat dilakukan karena pada jalan yang menghubungkan antara Desa Wailia dengan Desa Waigai ditemukan jalan yang hanya dapat dilalui oleh pejalan kaki. Sehingga jika perjalanan menggunakan kendaraan dilakukan dari Desa Fatkauyon menuju Desa Waigai maka harus memutar arah, yang seharusnya menggunakan jaringan jalan Fatkauyon-Wainib malah harus memutar menggunakan jalan Manaf-Fatkauyon dan Manaf-Wainib. Sehingga menyebabkan bukan hanya banyaknya waktu yang terbuang percuma karena menempuh perjalanan jauh tapi juga membutuhkan biaya mahal.



Gambar 4.9. Dokumentasi Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4)

b. Jalan Lokal Primer (JLP)

Untuk jaringan Jalan Lokal Primer (JLP) yang terdapat pada Pulau Sulabesi yaitu jalan yang menghubungkan antar akses dalam Kota Sanana, Fagudu-Waibau, Fogi-Waiipa, Fogi - Fagudu (Reklamsi) dan Waibau - Fogi. Masing-masing Jalan Lokal Primer (JLP) tersebut lebarnya 5 dan 6 meter. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 4.30.
Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Lokal Primer (JLP) Pulau Sulabesi Tahun 2014

No	Jenis Jalan	Fungsi	Status	Lebar (m)	Panjang (Km)	Panjang Kondisi Jalan		
						Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Dalam Kota Sanana	Jalan Lokal Primer	Kabupaten	6	18	18	0	0
2	Fagudu - Waibau	Jalan Lokal Primer	Kabupaten	5	5	5	0	0
3	Fogi - Wai Ipa	Jalan Lokal Primer	Kabupaten	6	3,50	2,50	1	0
4	Fogi - Fagudu (Reklamsi)	Jalan Lokal Primer	Kabupaten	6	2,50	0	2,50	0
5	Waibau - Fogi	Jalan Lokal Primer	Kabupaten	5	5	2,50	2,50	0

Sumber : Dinas PU Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2015

Berdasarkan tabel dan gambar jaringan Jalan Lokal Primer (JLP) diatas dapat dilihat bahwa Jalan Lokal Primer (JLP) merupakan akses antara wilayah dalam Kota Sanana yang mana pada jenis jalan Dalam Kota Sanana merupakan keseluruhan dari jaringan jalan-jalan dalam kota yang menghubungkan antara kawasan satu dengan kawasan lainnya yang berjarak dekat seperti jalan Fogi-Fagudu yang merupakan akses penghubung antara Desa Fogi dan Desa Fagudu. Kemudian dari keseluruhannya memiliki panjang dan lebar yang bervariasi. Pada jenis jalan-jalan tersebut hampir semuanya dalam kondisi baik hanya beberapa jenis saja yang terdapat kerusakan-kerusakan ringan yaitu pada jalan fogi-waiipa dengan panjang kerusakan ringannya 1 kilometer, waibau-fogi dengan panjang kerusakan ringannya 2,50 kilometer dan fogi-fagudu (reklamasi) 2,50 kilometer. Namun pada jalan fogi-fagudu (reklamasi), belum ada jaringan jalan tersebut karena hingga sekarang masih dalam proses pengerjaan reklamasi yang belum rampung.



Gambar 4.11. Dokumentasi Jalan Lokal Primer (JLP)

c. Jalan Lingkungan Primer (JLing.P)

Jaringan Jalan Lingkungan Primer (JLing.P) yang terdapat pada Pulau Sulabesi yaitu jalan yang menghubungkan antar

Jalan Lingkungan Primer (JLing.P) dengan akses Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1), Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2), Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) dan Jalan Lokal Primer (JLP) menuju kawasan-kawasan tertentu seperti Jalan Akses RSUD Sanana, Akses Kawasan Perumahan DPRD, Akses Kawasan Pusat Pemerintahan, Akses Kawasan Kantor Bupati, Akses Kawasan DPRD, Akses Desa Bajo, Akses Pelabuhan Ferry Waikolopa, Akses TPI Wainin dan Akses Desa Fukweu. Masing-masing Jalan Lingkungan Primer (JLing.P) tersebut lebarnya 4-6 meter. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut.

Tabel 4.31.
Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Lebar Jalan dan Panjang Jalan Lingkungan Primer (JLing-P) Pulau Sulabesi Tahun 2014

No	Jenis Jalan	Fungsi	Status	Lebar (m)	Panjang (Km)	Panjang Kondisi Jalan		
						Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Akses TPI Wainin	Lingkungan Primer	Kabupaten	4,50	0,87	0,87	0	0
2	Akses Desa Fukweu	Lingkungan Primer	Kabupaten	4,50	2	1	1	0
3	Akses Desa Bajo	Lingkungan Primer	Kabupaten	4	1,50	0	1,50	0
4	Waihama - SMP Neg. 2 Sanana	Lingkungan Primer	Kabupaten	4,50	0,50	0,50	0	0
5	Akses RSUD Sanana	Lingkungan Primer	Kabupaten	5	1,10	1,10	0	0
6	Kawasan Perumahan DPRD	Lingkungan Primer	Kabupaten	4,5	0,55	0	0,55	0
7	Kawasan Pusat Pemerintahan	Lingkungan Primer	Kabupaten	6	1,34	1,34	0	0
8	Akses Kawasan Kantor Bupati	Lingkungan Primer	Kabupaten	6	1,61	1	0,61	0
9	Akses Kawasan DPRD	Lingkungan Primer	Kabupaten	6	1	1	0	0
10	Akses Pelabuhan Ferry Waikolopa	Lingkungan Primer	Kabupaten	6	1	0	0,50	0,50

Sumber : Dinas PU Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2015

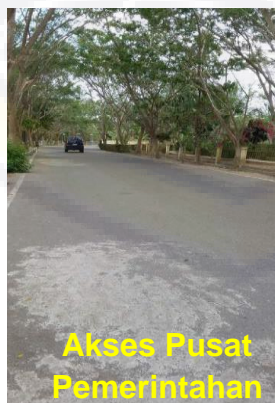
Berdasarkan tabel dan gambar diatas dapat, jaringan Jalan Lingkungan Primer (JLing.P) merupakan jaringan jalan akses dekat yang mana bisa dilihat bahwa masing-masing dari jenis jalan diatas memiliki panjang mulai dari 0,50 km sampai dengan yang terpanjang yaitu 2 km. Dilihat dari panjangnya dapat disimpulkan bahwa jaringan jalan tersebut hanya digunakan untuk mengakses kawasan/lingkungan tertentu seperti kawasan perumahan atau perkantoran yang mana jalan tersebut merupakan jalan masuk ke kawasan tersebut. Hal ini dapat dilihat pada jalan akses kawasan perumahan DPRD, yang mana jalan ini tidak ada tembusannya karena hanya digunakan untuk mengakses dari jalan utama menuju perumahan dan kembali lagi ke jalan utama.



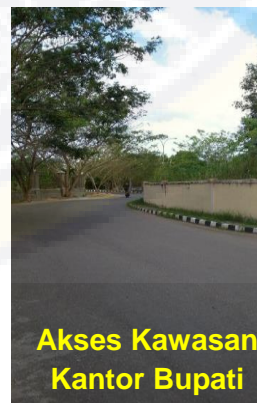
Akses Kantor DPRD



Akses Perumahan DPRD



Akses Pusat Pemerintahan



Akses Kawasan Kantor Bupati

Gambar 4.13. Dokumentasi Jalan Lingkungan Primer (JLing-P)

D. ANALISIS KETERKAITAN JARINGAN JALAN DENGAN POTENSI SUMBERDAYA ALAM PULAU SULABESI

Berdasarkan RTRWN Kota Sanana merupakan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) hal ini membuat seluruh aktifitas pergerakan manusia dan barang khususnya untuk Kabupaten Kepulauan Sula semuanya tertuju pada Kota Sanana. Sehingga untuk kelancaran aktifitas pergerakan manusia dan barang tersebut menuju Kota Sanana maka dibutuhkan sistem jaringan jalan yang baik. Agar aktifitas pergerakan manusia dan barang tersebut lebih aman, nyaman dan tepat waktu, sedangkan yang terjadi malah sebaliknya kondisi jaringan jalan yang terdapat di keseluruhan Pulau Sulabesi masih ditemukan jalan-jalan yang rusak dan ada beberapa yang belum bisa diakses, sehingga hal ini dapat menghambat perkembangan kegiatan-kegiatan perekonomian serta pemasaran sektor-sektor sumberdaya alam yang telah di kelolah.

Untuk itu, diharapkan perlu adanya perhatian pemerintah terhadap kondisi jaringan jalan yang ada sehingga masyarakat yang bermukim di wilayah-wilayah bagian Timur, Selatan dan Barat dapat melakukan pergerakan dan membawa hasil olahannya yang selama ini hanya dikelola untuk dinikmati sendiri namun dengan adanya jaringan jalan yang baik mungkin hasil olahannya sumberdaya alamnya juga dapat dinikmati oleh orang lain dan menjadi sebuah sumber penghasilan untuk mereka.

Tabel 4.32.
Jenis Jalan, Fungsi Jalan, Status Jalan, Kawasan Ditunjang dan Potensi di Pulau Sulabesi
Tahun 2014

No	Jenis Jalan	Fungsi	Status	Lebar (M)	Panjang Kondisi Jalan			Kawasan Ditunjang	Potensi
					Baik	Rusak Ringan	Rusak Berat		
Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1)									
1	Sanana - Pohea	JKP-1	N	6	4	5	3,05	Sanana - Sanana Utara (Pusat Pemerintahan)	Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Wisata.
2	Pohea - Malbufa	JKP-1	N	6	5	5	3	Sanana Utara (Pertamina dan Pelabuhan)	Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Peternakan, Wisata.
3	Sanana - Manaf	JKP-1	N	6	15,00	5	11,68	Sanana - Sulabesi Tengah	Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Peternakan, Wisata.
Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2)									
4	Wai Ina - Malbufa	JKP-2	P	4,50	0,00	15,00	8,00	Sanana Utara - Sulabesi Barat	Pertanian, Perkebunan, Peternakan.
5	Fogi - Malbufa	JKP-2	P	4,50	0,00	15,00	0,00	Sanana - Sanana Utara (Pelabuhan)	Pertanian, Perkebunan.
Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4)									
6	Manaf - Fatkauyon	JKP-4	K	4,50	15	0	0	Sulabesi Tengah - Sulabesi Timur	Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Peternakan, Wisata.
7	Fatkauyon - Wainib	JKP-4	K	4,50	14	10	0	Sulabesi Timur - Sulabesi Selatan	Perkebunan, Pertanian, Perikanan, Peternakan.
8	Manaf - Wainib	JKP-4	K	4,50	2	7,80	0	Sulabesi Tengah - Sulabesi Selatan	Perkebunan. Pertanian
9	Wainib - Wai Ina	JKP-4	K	4,50	0	4	4,50	Sulabesi Selatan - Sulabesi Barat	Pertanian, Perkebunan, Peternakan,
10	Akses Kabau Darat - Kabau Laut	JKP-4	K	4,50	0	3	0	Sulabesi Barat	Pertanian, Perikanan, Peternakan, Wisata.
11	Waibau - Waikalopa	JKP-4	K	5	0	7	0	Kota Sanana - Sanana Utara	Pertamina, Perkebunan.
12	Fogi - Bandara	JKP-4	K	4,50	1,50	2	0	Kota Sanana	Bandara, Perkebunan, Peternakan.

Jalan Lokal Primer (JLP)									
13	Dalam Kota Sanana	JLP	K	6	18	0	0	Kota Sanana	Interaksi Kawasan.
14	Fagudu - Waibau	JLP	K	5	5	0	0	Kota Sanana	Pusat Perdagangan, Pelabuhan, Perkebunan, Wisata.
15	Fogi - Wai Ipa	JLP	K	6	2,50	1	0	Kota Sanana	Pusat Perdagangan, Peternakan, Wisata.
16	Fogi - Fagudu (Reklamsi)	JLP	K	6	0	2,50	0	Kota Sanana	Pusat Perdagangan, Wisata.
17	Waibau - Fogi	JLP	K	5	2,50	2,50	0	Kota Sanana	Pertanian, Perkebunan, Peternakan,
Jalan Lingkungan Primer (JLing-P)									
18	Akses TPI Wainin	JLing-P	K	4,50	0,87	0	0	Sanana Utara	Perikanan
19	Akses Desa Fukweu	JLing-P	K	4,50	1	1	0	Sanana Utara	Pertanian, Perikanan, Peternakan,
20	Akses Desa Bajo	JLing-P	K	4	0	1,50	0	Sanana Utara	Perikanan.
21	Waihama - SMP Neg. 2 Sanana	JLing-P	K	4,50	0,50	0	0	Kota Sanana	Pendidikan, sayuran, Peternakan.
22	Akses RSUD Sanana	JLing-P	K	5	1,10	0	0	Kota Sanana	akses rumah sakit.
23	Kawasan Perumahan DPRD	JLing-P	K	4,5	0	0,55	0	Sanana Utara	akses perumahan dinas DPRD
24	Kawasan Pusat Pemerintahan	JLing-P	K	6	1,34	0	0	Sanana Utara	akses pusat pemerintahan.
25	Akses Kawasan Kantor Bupati	JLing-P	K	6	1	0,61	0	Sanana Utara	akses pusat pemerintahan
26	Akses Kawasan DPRD	JLing-P	K	6	1	0	0	Sanana Utara	akses pusat pemerintahan
27	Akses Pelabuhan Ferry Waikolopa	JLing-P	K	6	0	0,50	0,50	Sanana Utara	akses Pelabuhan.

Sumber : Dinas PU Kabupaten Kepulauan Sula, Tahun 2015

Dari data dan hasil penelitian, jaringan jalan yang ada di Pulau Sulabesi kondisinya masih perlu dilakukan perbaikan dan penambahan jalan baru. Perbaikan mungkin dapat difokuskan pada jalan yang mengalami kerusakan berat seperti pada jalan Sanana-Manaf, Sanan-Pohea dan Pohea-Malbufa. Sebab ketiga Jalan Kolektor Primer Satu (JKP-1) tersebut merupakan jalan utama yang perannya sangat penting dalam menopang aktifitas pergerakan manusia dan barang yang masuk maupun keluar dari ibukota ke wilayah-wilayah kecamatan. Dimana jalan Sanana-Manaf berperan dalam menghubungkan jaringan Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) yang berfungsi untuk menghubungkan Sulabesi Timur, Sulabesi Barat dan sebagian Sulabesi Barat dengan pusat Kota Sanana. Jaringan Jalan Kolektor Primer Empat (JKP-4) merupakan jaringan jalan satu-satunya dalam mendorong pergerakan manusia dan barang serta hasil olahan sumberdaya alam di wilayah Sulabesi Tengah, Sulabesi Timur, Sulabesi Selatan dan Sebagian dari Sulabesi Barat, yang mana wilayah-wilayah tersebut merupakan wilayah yang rentan lebih memilih menjual atau membawa hasil olahan sumberdaya alamnya seperti kopra, cengkeh, coklat, pala dan hasil olahan lainnya ke wilayah lain dimana wilayah yang sering dipilih yaitu wilayah Sulawesi dan Maluku. Padahal jika dilihat sumberdaya alam di wilayah tersebut cukup besar yang mana ditunjukkan bahwa wilayah Sulabesi Timur, Sulabesi Selatan dan Sebagian Sulabesi Barat ini merupakan penghasil sumberdaya alam perkebunan terbesar. Sehingga seharusnya wilayah tersebut lebih diperhatikan agar hasil olahan

sumberdaya alamnya tidak dibawah ke wilayah lain seperti yang terjadi selama ini.

Untuk penambahan jalan baru mungkin hanya perlu merealisasikan jalan-jalan yang sudah termasuk didalam data Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Kepulauan Sula seperti jalan Waiina-Malbufa dan Fogi-Malbufa yang merupakan jaringan Jalan Kolektor Primer Dua (JKP-2), serta Fatkauyon-Wainib dan Waibau-Waikalopa dengan begitu jaringan-jaringan jalan tersebut dapat menjangkau ke seluruh wilayah di Pulau Sulabesi, sehingga potensi sumberdaya alam yang di kelola dapat lebih cepat dan mudah dipasarkan. Sebab jaringan-jaringan jalan tersebut akan membuat wilayah-wilayah yang selama ini terisolir dapat di akses sehingga sumberdaya alam yang di miliki dapat dikelola untuk dipasarkan ke pusat kota.

Dalam mengakomodasi perubahan tingkat kebutuhan masyarakat akan sarana dan prasarana transportasi serta aktifitas perkotaannya, maka perlu dilakukan perbaikan jalan di Pulau Sulabesi yang meliputi program peningkatan jalan yang ada, serta program pembangunan jalan baru dimaksudkan untuk meningkatkan aksesibilitas disamping itu untuk membuka wilayah-wilayah yang masih terisolir, sehingga sektor-sektor potensi sumberdaya alam (SDA) dapat di manfaat dalam meningkatkan perekonomian Kota Sanana sebagai Ibukota Kabupaten Kepulauan Sula serta dapat menunjang kawasan-kawasan yang memiliki potensi sumberdaya alam untuk perkembangan Kota Sanana kedepannya.

a. Analisis Faktor-Faktor Internal dan Eksternal (IFAS – EFAS)

Tabel IFAS

Strengths (S) Kekuatan	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
• Merupakan akses dalam pengembangan potensi-potensi SDA di wilayah pulau sulabesi	9	3	27	0,36
• Dapat memperlancar kegiatan perekonomian Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana	8	3	24	0,32
• Memiliki peran penting dalam pengembangan Kota Sanana (Pulau Sulabesi)	8	3	24	0,32
Total	25	9	75	
Weaknesses (W) Kelemahan	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
• Kondisi jalan yang semakin mengalami kerusakan	6	7	42	0,18
• Tidak adanya sarana dan prasarana penunjang	5	7	35	0,15
• Belum adanya tindakan pemerintah untuk menangani jaringan jalan yang rusak	5	7	35	0,15
• Pelayanan yang tidak merata	4	7	28	0,12
• Dibutuhkan biaya dan waktu yang sangat besar untuk menjangkau suatu kawasan	4	7	28	0,12
• Pergerakan barang dan manusia sangat sulit	5	7	35	0,15
• Kurangnya kontrol dari pihak pemerintah dalam pengawasan pengembangan jaringan jalan	4	7	28	0,12
Total	33	49	231	

Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

Catatan : Nilai Skala Prioritas (SP) diberika oleh peneliti berdasarkan pengamatan terhadap masing-masing variabel *Strengths (S)*, *Weaknesses (W)*, *Opportunities (O)* dan *Threats (T)*.

Tabel EFAS

Opportunities (O) Peluang	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
• Terbukanya wilayah-wilayah yang terisolir.	9	6	54	0,18
• Hasil olahan sumberdaya alam dapat di pasarkan ke kota	9	6	54	0,18
• Membantu dan memfasilitasi kebutuhan masyarakat.	8	6	48	0,16
• Tingginya kebutuhan masyarakat	9	6	54	0,18
• Memiliki ciri dan karakter untuk tumbuh dan berkembang	7	6	42	0,14
• Semakin kecil biaya dan waktu yang dibutuhkan untuk mengakses suatu kawasan	8	6	48	0,16
Total	50	36	300	
Threats (T) Ancaman	Skala Prioritas (SP)	Konstanta (K)	SP x K	Bobot
• Beberapa wilayah akan terus terisolir	9	5	45	0,21
• Sarana dan prasarana yang tidak tersedia secara maksimal	8	5	45	0,20
• Semakin banyak waktu yang terbuang sia-sia oleh perjalanan dengan jarak tempuh jauh	7	5	35	0,17
• Tidak berkembang perekonomian Kota Sanana	9	5	45	0,22
• Masyarakat memilih transportasi laut untuk membawa hasil olahan SDA ke daerah lain	8	5	40	0,20
Total	41	25	205	

Sumber : Afid Burhanuddin, M.Pd. 2013

Catatan : Nilai Skala Prioritas (SP) diberika oleh peneliti berdasarkan pengamatan terhadap variabel *Strengths (S)*, *Weaknesses (W)*, *Opportunities (O)* dan *Threats (T)*.

**b. Analisis Nilai Skor Faktor-Faktor Internal dan Eksternal
(IFAS – EFAS)**

Tabel NILAI SKOR IFAS

Strengths (S) Kekuatan	Bobot	Rating	Skor
• Merupakan akses dalam pengembangan potensi-potensi SDA di wilayah pulau sulabesi	0,36	4	1,44
• Dapat memperlancar kegiatan perekonomian Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana	0,32	4	1,28
• Memiliki peran penting dalam pengembangan Kota Sanana (Pulau Sulabesi)	0,32	3	0,96
Total	1,00		3,68
Weaknesses (W) Kelemahan	Bobot	Rating	Skor
• Kondisi jalan yang semakin mengalami kerusakan	0,18	3	0,54
• Tidak adanya sarana dan prasarana penunjang	0,15	2	0,30
• Belum adanya tindakan pemerintah untuk menangani jaringan jalan yang rusak	0,15	3	0,45
• Pelayanan yang tidak merata	0,12	3	0,36
• Dibutuhkan biaya dan waktu yang sangat besar untuk menjangkau suatu kawasan	0,12	4	0,48
• Pergerakan barang dan manusia sangat sulit	0,15	4	0,60
• Kurangnya kontrol dari pihak pemerintah dalam pengawasan pengembangan jaringan jalan	0,12	2	0,24
Total	1,00		2,97

Tabel NILAI SKOR EFAS

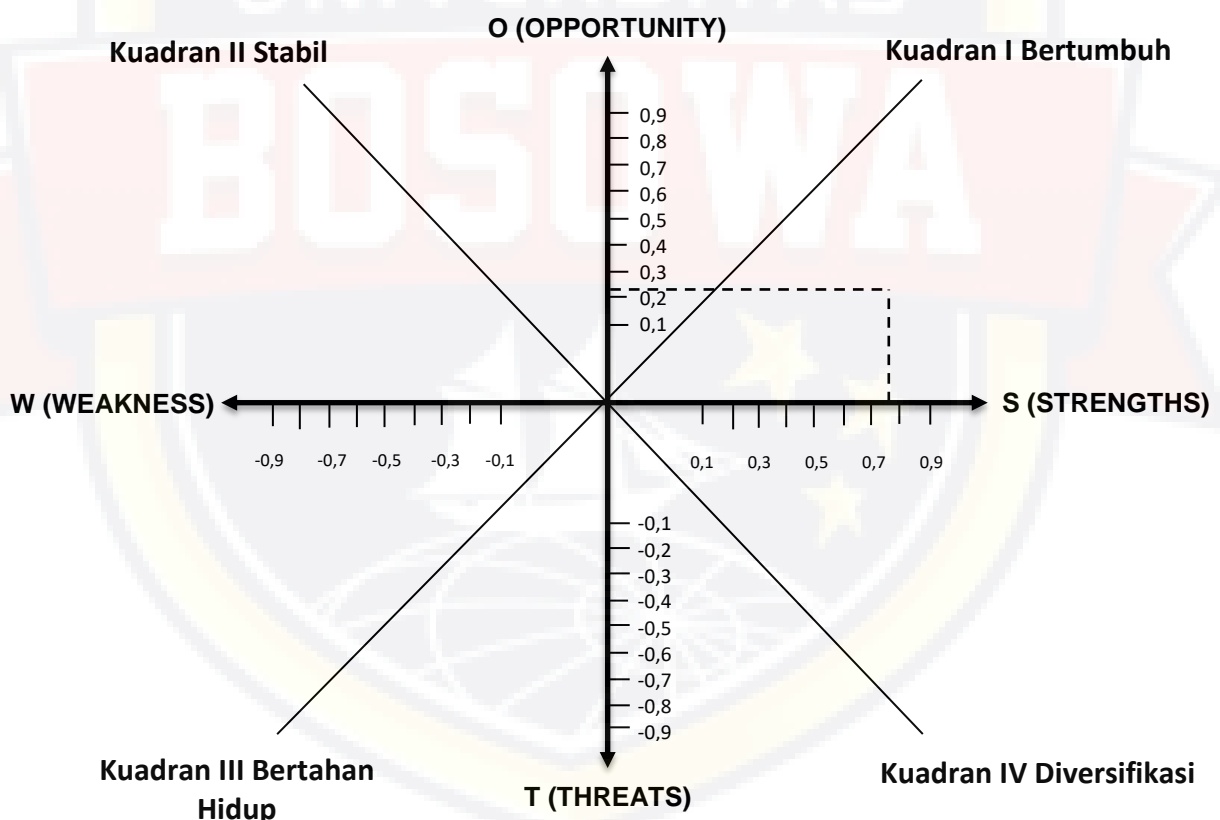
Opportunities (O) Peluang	Bobot	Rating	Skor
• Terbukanya wilayah-wilayah yang terisolir.	0,18	4	0,72
• Hasil olahan sumberdaya alam dapat di pasarkan ke kota	0,18	4	0,72
• Membantu dan memfasilitasi kebutuhan masyarakat.	0,16	4	0,64
• Tingginya kebutuhan masyarakat	0,18	4	0,72
• Memiliki ciri dan karakter untuk tumbuh dan berkembang	0,14	3	0,42
• Semakin kecil biaya dan waktu yang dibutuhkan untuk mengakses suatu kawasan	0,16	4	0,64
Total	1.00		3.86
Threats (T) Ancaman	Bobot	Rating	Skor
• Beberapa wilayah akan terus terisolir	0,22	4	0,88
• Sarana dan prasarana yang tidak tersedia secara maksimal	0,20	4	0,78
• Semakin banyak waktu yang terbuang sia-sia oleh perjalanan	0,17	3	0,51
• Tidak berkembang perekonomian Kota Sanana	0,22	4	0,88
• Masyarakat memilih transportasi laut untuk membawa hasil olahan SDA ke daerah lain	0,20	3	0,59
Total	1.00		3.63

Dengan demikian, untuk mengetahui strategi apa yang cocok untuk digunakan dalam pengembangan jaringan Jalan Pulau Sulabesi digunakan rumus;

a) IFAS ➡ Nilai masing-masing skor *Strengths (S)* Kekuatan - *Weaknesses (W)* Kelemahan ($3,68 - 2,97 = 0,71$)

b) EFAS ➡ Nilai masing-masing skor *Opportunities (O)* Peluang - *Threats (T)* Ancaman ($3,86 - 3,63 = 0,23$)

c. Analisis Kuadran



Gambar. 4.15
Analisis Kuadran Jaringan Jalan

Berdasarkan data dan hasil analisis yang peneliti lakukan menunjukkan bahwa untuk mengembangkan jaringan jalan dalam menunjang pergerakan manusia dan barang ke Ibukota Sanana menggunakan analisis kuadran berada pada kuadran I (pengembangan dan pertumbuhan), dalam kuadran ini kekuatan yang dimiliki lebih dominan daripada kelemahan serta memiliki peluang untuk tumbuh sangat bagus. Dengan demikian, maka strategi yang digunakan adalah *strategi SO* yang meliputi beberapa poin diantaranya untuk dapat meningkatkan kelancaran aksesibilitas dan mendorong peningkatan perekonomian.

1. Untuk meningkatkan Kelancaran Aksesibilitas

- ❖ Melakukan perbaikan terhadap jaringan jalan yang telah ada, seperti salah satunya jalan Sanana-Manaf yang mengalami kerusakan berat dan jalan-jalan lainnya yang juga dalam kondisi yang sama, sehingga sumberdaya alam yang dikelola oleh masyarakat Sulabesi Timur, Sulabesi Selatan dan Sebagian Sulabesi Barat dapat dibawa ke ibukota dengan cepat dan tepat waktu. Agar masyarakat di tiga wilayah tersebut tidak lagi membawa hasil olahannya keluar ke wilayah lain seperti yang terjadi selama ini, sebab untuk jenis sumberdaya alam perkebunan seperti kelapa paling banyak terdapat di Sulabesi Selatan dan Sulabesi Barat.

- ❖ Membuka jaringan jalan baru antara ibukota kabupaten dengan wilayah-wilayah di Pulau Sulabesi, diantaranya:
 - Jalan Fogi-Malbufa dalam menunjang kelancaran aksesibilitas yang terjadi antara pelabuhan utama dengan pusat kota yang mana jarak tempuhnya akan lebih dekat dan juga biaya yang dikeluarkan akan lebih kecil, sehingga potensi sumberdaya yang dikelola masyarakat Pulau Sulabesi lebih khususnya masyarakat Sanana utara juga dapat dengan cepat di pasarkan ke ibukota.
 - Jalan Waiina-Malbufa dimana jaringan ini diharapkan mampu membuka desa yang terisolir seperti Desa Desa Kabau, Desa Ona, Desa Nahi, Desa Paratina, dan Desa Fokalit sehingga sumberdaya alam yang dikelola oleh masyarakat di wilayah tersebut dapat dipasarkan ke Ibukota Kabupaten, sebab fenomena yang terjadi selama ini masyarakat wilayah tersebut lebih memilih memasarkan hasil olahannya ke wilayah lain seperti Sulawesi dan Maluku ketimbang memasarkannya ke Ibukota wilayah sendiri. Padahal jika dilihat penghasil kelapa terbanyak setelah Sulabesi Selalatan yaitu Sulabesi Barat.
 - Waibau-Waikalopa diharapkan dengan jaringan jalan ini suplai pasokan minyak dari Pertamina yang berada di Waikalopa lebih cepat dan lancar.

- ❖ Terbukanya interaksi yang lebih intens antara wilayah-wilayah yang terisolir seperti diantaranya Desa Kabau, Desa Ona, Desa Nahi, Desa Paratina, Desa Fokalit dan Desa Wailia dengan ibukota Kabupaten.

2. Mendorong Peningkatan Perekonomian

- ❖ Meningkatkan pendapatan masyarakat di Pulau Sulabesi khususnya yang bermukim di wilayah bagian Timur, Selatan dan Barat dalam memanfaatkan sektor potensi sumberdaya alam yang ada di wilayahnya.
- ❖ Dapat dengan segera memasarkan potensi sumberdaya alam yang telah di kelola ke ibukota sehingga meningkatkan perekonomian Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana yang mana sebagai ibukota Kabupaten Kepulauan Sula dimasa mendatang.



UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB V

PENUTUP

Kesimpulan dan Saran

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan, maka peneliti berkesimpulan sebagai berikut;

1. Sistem jaringan jalan yang ada di Pulau Sulabesi belum sepenuhnya mampu menunjang pergerakan manusia dan barang dari wilayah-wilayah kecamatan menuju Ibukota yang mana Kota Sanana sebagai ibukota sekagus sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang telah ditetapkan dalam RTRWN. Sebab dari jaringan-jaringan jalan tersebut hampir semuanya mengalami kerusakan kecuali jaringan jalan yang ada dalam Kota Sanana, dari jenis jalan yang mengalami kerusakan tersebut ada beberapa mengalami keusakan berat seperti salah satunya jalan Sanana-Manaf. Ada pula beberapa jaringan jalan yang terdata pada data Dinas Pekerjaan Umum, namun ketika dilakukan identifikasi pada lokasi jenis jalan tersebut tidak ditemukan malah yang ditemukan hanyalah semak belukar dan hutan lebat yang hanya bisa dilalui oleh pejalan kaki.
2. Berdasarkan hasil analisis konsep dan strategi yang dilakukan menunjukkan bahwa untuk pengembangan jaringan jalan menunjang kelancaran aksesibilitas pergerakan manusia dan barang

hasil olahan sumberdaya alam menggunakan analisis kuadran berada pada kuadran I (pengembangan dan pertumbuhan), dimana pada kuadran ini kekuatan yang dimiliki mendominasi kelemahan serta memiliki peluang untuk tubuh sangat bagus. Dengan demikian, maka strategi yang digunakan adalah *strategi SO* yang meliputi beberapa poin diantaranya dapat meningkatkan kelancaran aksesibilitas dengan melakukan perbaikan terhadap jaringan jalan yang telah ada, seperti salah satunya jalan Sanana-Manaf yang mengalami kerusakan berat. sehingga sumberdaya alam yang di kelola oleh masyarakat Sulabesi Timur, Sulabesi Selatan dan Sebagian Sulabesi Barat dapat dipasarkan ke ibukota dengan cepat dan tepat waktu. Sehingga masyarakat di tiga wilayah tersebut tidak lagi membawa hasil olahannya keluar ke wilayah lain seperti yang terjadi selama ini, sebab untuk jenis sumberdaya alam perkebunan seperti kelapa paling banyak terdapat di Sulabesi Selatan dan Sulabesi Barat.

B. Saran

Dengan memperhatikan pengaruh jaringan jalan dalam percepatan pembangunan Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana dimasa yang akan datang dan pengaruh terhadap peningkatan perekonomian, maka beberapa saran sebagai bahan pertimbangan

dan masukan, khususnya pemerintah Kabupaten Kepulauan Sula adalah sebagai berikut;

1. Perlunya campur tangan pemerintah dan swasta yang lebih serius dalam melakukan suatu strategi pembangunan utamanya dalam mendukung pengembangan jaringan jalan, demi terbukanya aksesibilitas ke wilayah-wilayah yang terisolir sehingga sektor sumberdaya alam yang ada di Pulau Sulabesi dapat dimanfaatkan sehingga memberi pengaruh positif terhadap pertumbuhan Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana dimasa yang akan datang.
2. Pemanfaatan dan pengelolaan berbagai potensi sumber daya alam Pulau Sulabesi secara efektif dan efisien dalam rangka menjaga dan mempertahankan kelestarian potensi sumber daya alam tersebut, serta pemerintah mampu melihat dan mengembangkan jaringan-jaringan jalan baru sehingga diharapkan mampu memberikan kontribusi yang besar terhadap daerah dimasa mendatang.
3. Menciptakan situasi wilayah Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana yang kondusif, aman yang pada akhirnya dapat menarik minat para investor untuk ikut berpartisipasi dalam membangun Pulau Sulabesi khususnya Kota Sanana Kabupaten Kepulauan Sula.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmitha, Rahardjo, 2010, *Pembangunan Kota Optimum, Efisien, dan Mandiri*, PT. Graha Ilmu, Jakarta.

Adisasmita, S. A. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Graha Ilmu, Yogyakarta

Adisasmita, S. A. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Sula, 2014. *Kepulauan Sula Dalam Angka*

Badan Pusat Statistik Kabupaten Kepulauan Sula. 2014, *Sanana Dalam Angka*

Beatley T, dan Manning K. 1997. *The Ecology Place Planning for Environment, Economy and Community*. Washington: Island Press.

Budiharjo, Eko (Ed.), 1997, *Arsitektur Pembangunan dan Konservasi*, Penerbit Djambatan, Jakarta

Daldjoeni N. 1992. *Geografi Baru: Organisasi Keruangan dalam Teori dan Praktek*. Bandung: Alumni

Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2004. *Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan*. Pedoman.

Fenti Novita, 2003. *Pengaruh Perkembangan Ekonomi Kota Bandar Lampung Terhadap Perkembangan Kawasan Pesisir (Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Deponegoro*. Tesis

Firman, Tommy. Mei 1996. *Jurnal PWK* No. 21 Th VII. Bandung

Gibberd, Frederick(1970) *Town Design*. Frederick A. Praeger Publisher.
New York.

Hendarto, R. Mulyo. 1997. *Teori Perkembangan dan Pertumbuhan Kota*.
Semarang : Makalah pada Diskusi Rutin Fakultas Ekonomi.

<http://frets-geo.blogspot.co.id/2012/04/sistem-jaringan-transportasi.html?view=sidebar>

Marbun. B.N. 1992. *Kota Indonesia Masa Depan, Masalah dan Prospek*,
Penerbit Erlangga, Jakarta

Morlok, 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga,
Jakarta

Nasir (1988:51) => *Metode adalah cara yang digunakan untuk memahami sebuah objek sebagai bahan ilmu yang bersangkutan*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. 2006. tentang Jalan. yang diatur dalam Bab II Pasal 3 ayat 2

Rahardjo Adisasmita. 2008. *Pengembangan Wilayah Konsep Dan Teori*.
Yogyakarta: Graha

Rondinelli (1984) dalam (Prabatmodjo, 1993 : 22). *Fungsi dan Peran Kota Kecil*

_____, Dennis A. and Kenneth Ruddle. 1978. *Urbanization and Rural Development A Spatial Policy for Equitable Growth*. New York: Praeger Publisher

Sabari Yunus, Hadi, 2005. *Manajemen Kota Perspektif Spasial*.
Yogyakarta: Peberbit Pustaka Pelajar

Sujarto, Djoko. 1989, *Faktor Sejarah Perkembangan Kota Dalam Perencanaan Perkembangan Kota*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan ITB, Bandung.

Sujarto, Djoko (1977), *Distribusi Fasilitas Sosial*, Badan Pendidikan dan Latihan Departemen Dalam Negeri dan Lembaga Penelitian Planologi. Departemen Planologi ITB

Tarigan, Robinson. 2004. *Perencanaan Pengembangan Wilayah*. Jakarta : PT Bumi Aksara

Undang-Undang Jalan, *Undang-Undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004*.

Widyaningsih, Niken S. *Relevansi Preferensi Penduduk Bertahap Fasilitas Kota yang Mempengaruhi Faktor Perkembangan Kota*. *Plannit Journal* No. 2 Th I, Juli – Agustus 2001, hal 33.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Ansar Anwar Bsh. K (penulis) lahir di Desa Waigoyofa Kabupaten Kepulauan Sula Provinsi Maluku Utara pada tanggal 07 Maret 1992 dari ayah yang bernama Anwar Basahona, dan ibu bernama Halimah Kemhay Penulis merupakan anak ke tujuh dari tujuh bersaudara. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri Waigoyofa pada tahun 1997 dan lulus di SD Impres Waihama pada tahun 2003. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 2 Sanana pada tahun 2003 dan lulus pada tahun 2006. Setelah itu penulis melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Atas di Madrasah Aliyah Negeri Sanana pada tahun 2006 dan lulus pada tahun 2009. Setelah lulus SMA, pada tahun 2011 penulis melanjutkan pendidikan disalah satu Perguruan Tinggi di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan yaitu di Universitas BOSOWA Makassar, Fakultas TEKNIK Program Studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota. Kemudian pada tanggal 18 Maret 2016 penulis dinyatakan lulus pada program studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota. Demikian riwayat hidup dari penulis.